

HENRY DE LA TOMBELLE

UN DEMI-SIÈCLE DE VÉLO

(Souvenirs d'un Cyclotouriste)



EDITIONS
LA BELLE CORDIERE
18, Rue Docteur-Rebatel - LYON

Dépôt légal de l'édition originale : 3^{ème} trimestre 1945

**Original scanné et remis en forme par Gilbert Jacon en octobre 2006
à partir d'un document issu de la bibliothèque d'Abel Lequien**

Cette nouvelle édition, diffusée gratuitement sur support informatique et sur les sites internet
www.gilbertjac.com et www.le-randonneur.net ne peut faire l'objet d'une quelconque transaction commerciale

Mon père était une sorte de Léonard de Vinci transporté du XVI^e au XIX^e siècle. Admiré et plus encore adoré comme musicien compositeur, il étonnait, stupéfiait ses innombrables amis par la prodigieuse faculté qu'il possédait de s'intéresser à toutes choses (non à la balistique et à la chimie des couleurs et, dit-on, aux machines à voler comme l'illustre auteur de la Joconde), mais à la photographie, à l'astronomie, à la préhistoire et... à la vélocipédie.

En 1866, il ne laissa ses parents tranquilles que lorsqu'ils l'eurent autorisé, pour avoir la paix, à acheter un vélocipède en bois dont les roues étaient cerclées de fer et le corps composé d'une tringle flexible sur laquelle était fixée la selle. Les pédales, munies d'un contrepoids, actionnaient la roue avant. Le freinage était obtenu par l'enroulement d'une corde autour du guidon qu'on faisait tourner dans sa douille aux descentes. Cet appareil d'apocalypse pesait cinquante kilos et permettait d'aller plus vite qu'à pied, mais au prix de quelle acrobatie !

Je le possédais encore en 1939. J'en fis don à un ami lorsque je quittai mon château pour un appartement de ville. On réussissait à s'y tenir encore, malgré qu'une des roues ne fut plus ronde et maints rayons de bois pourris. C'était le père du « grand bi » qui, lui, marqua vraiment le début de la vélocipédie mais dont aucun exemplaire ne figura chez moi.

De 1868 ou 70 jusqu'en 1890, mon père n'appuie plus son pied sur aucune pédale, tandis que le bicycle conquiert les vélodromes et même la route.

A cette époque, les Terront, les de Civry, les Médinger établissent des records. On abat déjà ses cent kilomètres sur piste en trois à quatre heures sur ces immenses roues qui, aussi haut que soit juché l'acrobate, ne permettent que 4 à 5 mètres par tour de pédale.

Le vélocipède de mon père était travail de charron. Le grand bi est déjà œuvre de mécanicien. Mais le tricycle avec chaîne (donc multiplié) et bientôt la reine bicyclette vont naître. Mon père le pressent, s'informe des meilleures marques et achète, en 1899, un tricycle Rudge. Ce que voyant, ses admira-

teurs en font autant. Puisqu'il a acheté un Rudge, ils achètent des Rudge.

Ils partent, ils vont vers l'Inconnu ! L'Inconnu, c'est la France dont tout le monde a oublié la géographie depuis les chemins de fer. Ils découvrent les routes, les auberges. Ils découvrent l'Auvergne, la Haute-Dordogne, le Limousin. Moi, j'écoute leurs récits. J'ouvre de grands yeux. En 1891, on me fait cadeau d'un petit tricycle. J'ai dix ans.

*
* *

Une caricature de peu d'esprit, oh ! de bien peu, m'est tombée dernièrement sous les yeux. Elle représente un enfant au biberon qui avale un sabre. On lit une légende : « L'avaleur n'attend pas le nombre des années ». Je n'avalais pas de sabres mais ma « valeur » n'attendait pas, non plus, le nombre des années.

Quand je sus me servir de mon joujou roulant, un jour, la tentation étant trop forte, je me sauvai avec. A quelques kilomètres de chez moi, je tombai sur un retour de foire. Me voilà seul, empêtré parmi les moutons et les bœufs. J'ai un peu peur, les moutons plus encore, les bœufs pas du tout. Je fais demi tour pour rentrer à la maison, mais à deux kilomètres de mon toit, c'est plus fort que moi, je repars dans une autre direction et roule à l'aventure, sans prévoir une côte de quatre kilomètres, une descente, une autre côte et enfin une descente vertigineuse que je suis obligé de faire à pied, comme la côte... et j'arrive chez moi à la nuit. Tout le monde est affolé. On me passe un savon mémorable. Il est fou ! c'est insensé ! Mon père, chose curieuse, a l'air de se forcer pour être sévère... Quelque temps après, il me confie : « ...Au fond je ne suis pas fâché que tu aies fait ce genre de sottise; mais, à dix ans, c'est un peu trop tôt ». Je baisse les yeux, flatté, plus encore ému. Quel grand camarade j'avais déjà en vous, cher père !

*
* *

Voyez comme j'ai l'air sage sur cette photo de tricycliste de la première heure ! On m'a fait cadeau de ce joujou merveilleux qui me donne des ailes. Ah ! ne me

parlez pas de chevaux. Je regarde avec pitié les quatre nôtres: Frédéric, Rhadamès, Mirreille, Salambo (on voit qu'on est chez un musicien dont la mère fut élève de Listz). Ils vont moins vite que moi ! Je les dépasse dans toutes les côtes ! Fi-donc ! la mode est déjà de plaisanter les « nobles bêtes ». Il y a ceux qui sont pour et ceux qui sont contre. Je me déclare contre, même s'ils portent des noms d'opéras.

Deux ans passent. J'entre au collège de la rue de Madrid, devenu depuis le Conservatoire (mon père fut élève et lauréat de l'autre, du vieux, dont la salle de théâtre subsiste et sert encore). La première année, ça n'alla pas mal et je dus même décrocher quelques prix puisque c'est l'an après, en sixième, qu'on me fit cadeau de ma première bicyclette. Mais non ! je me vante... Mon premier vélo fut un cadeau de Première Communion.

J'avais reçu la classique montre en or (une montre en or, on s'offrirait cela alors pour 150fr.), les médailles, chapelets, misselets, breloques, cachets, livres édifiants... Moi, dit mon père, je te ferai cadeau d'une bicyclette... J'en aurais pleuré de joie. Timide, réservé, je murmurai : Ça me fera plus de plaisir que tout le reste. Et ce fut mon père qui m'embrassa.

*
• *

C'était une bicyclette à caoutchouc creux, corps droit, direction à pivot. Certes, elle ne valait pas la Rudge de mon père, qui avait coûté 750 francs d'alors et qui, l'année d'après, transformée par des roues à gros pneus Michelin à tringle, représentait un capital de 1.000 francs (environ 30.000 d'aujourd'hui). Celle-ci était énorme avec son double cadre (seule la tige du haut était simple), son large pédalier, son énorme selle hamac. Un monument. J'avais, moi, un vélo de débutant, et d'abord, pour « apprendre à me tenir en équilibre », j'allais prendre des leçons dans un « manège » situé boulevard des Batignolles, au fond d'une cour, en face du collège Chaptal. C'était lieu de formation sérieuse, mais non chic. Les gens « vraiment bien » allaient apprendre à monter à bicyclette au manège Petit, près du Rond Point des Champs Élysées. Là, les professeurs étaient « diplômés » et il y avait même, au troi-

sième étage, une piste en parquet avec des virages un peu relevés, permettant le 20 à l'heure. On ne s'y lançait qu'après le « satisfecit » délivré par les autorités du premier étage.

Il était entendu qu'au manège Petit on apprenait à se tenir à bicyclette, « mieux qu'ailleurs ». Aujourd'hui, on sait monter à vélo en naissant, parce que le snobisme ne complique plus les choses, tout au moins à ce point de vue. Et nous ririons bien si quelqu'un à qui nous demandons : Où allez-vous ? répondait sérieusement : Je vais prendre ma troisième leçon de bicyclette. Pourtant, il s'agit toujours d'équilibre. Notre corps n'a pas changé, et les vélos bien peu.

J'appris donc comme un autre. Les vacances approchaient. Mon père me proposa de partir par la route pour aller en Dordogne où se trouvait notre propriété de famille. Il se munit de cartes, il s'outilla somptueusement et tira des plans pour ce grand voyage de 600 kilomètres. N'oublions pas que j'avais onze ans et demi. Je n'avais qu'une crainte, c'est qu'on prit le train ; car, ce dont j'étais, par anticipation tellement fier, c'était de pouvoir dire : Je suis allé de Paris à Périgueux à bicyclette.

Locomotives ! chevaux ! ... poussière ! vanités des vanités ! Parlez-moi de la « petite reine ».

Et vive Charles Terront, qui vient de faire Paris-Brest et retour sans dormir, à plus de vingt de moyenne !

Voilà un homme !

*
* *

Ô cathédrale de Chartres, châteaux de Blois, Chambord, Amboise, Chenonceau et Loches, que je vis pour la première fois ! Vieux amis tant de fois salués depuis ! En ces temps lointains, dois-je dire que je vous admirais de confiance et parce que mon père me vantait votre ligne merveilleuse et votre magnifique passé d'Histoire ? Je m'occupais surtout de vous classer, de choisir le plus beau et c'était généralement le plus confortable.

De même, le jour où mon père me fit connaître Pierrefonds et Coucy, je m'étonnais qu'il estimât les ruines du second beau-

coup plus intéressantes que l'éclatante restauration du premier. Tous les enfants ont d'ailleurs la manie de préférer une chose à une autre. Ils se disputent ou se mettent à pleurer parce que l'un préfère Arlequin et l'autre Polichinelle. Au collège, les uns sont pour Racine, les autres pour Corneille. En ce temps là, j'avais surtout des camarades qui tenaient Rudge et Clément pour les meilleurs constructeurs de bicyclettes, tandis que les snobs en pinçaient pour Humbert Beeston. Je me brouillai huit jours avec un certain fanatique qui déclarait Constant Huret le plus grand coureur du monde, alors que la réputation de ce stayer me paraissait surfaite et que je lui opposais Gaston Rivière. Et si je tolérais que l'on préférât V. Hugo à Musset, je ne pouvais admettre que l'on comparât Jacquelin et même Morin au grand Zimmermann.

Car, à dater de 1893, la bicyclette et le monde des vélodromes étaient le grand sujet de conversation dans les cours de récréation des collèges.

J'étais alors, comme je l'ai dit, chez les Pères Jésuites. Ceux-ci voyaient la bicyclette d'un très mauvais œil. Mon père en riait et je lui demandais la raison de cette défiance du jésuite à l'égard du cycle.

- C'est, me répondit-il, que Saint Ignace n'a jamais fait de bicyclette.

Pourtant, la Petite Reine s'imposait de plus en plus, et tous les amis de mon père en faisaient.

Le mardi, on voyait arriver au thé de ma grand-mère, le général Rébillot sur son tricycle. C'était un vieillard jaunâtre et crispé qui faisait sa tournée de visites sur cet instrument, en redingote et chapeau haut de forme, sa canne en travers du guidon. Il faisait retourner tous les piétons, tous les cochers de fiacre sur son passage. Je le vis souvent remonter l'avenue des Champs Elysée à l'allure d'une vieille femme impotente, avec des efforts inouïs qui se traduisaient par une grimace infernale. Sanglé dans un corset, raide et tendu, le cheveu rare et collé sous le huit reflets posé un peu de travers, il était devenu, grâce à son fameux tricycle, une curiosité « bien parisienne », mais pour les badauds, il constituait une surprise mêlée d'effroi. Et l'on disait, en le voyant passer pour la première fois : « Regardez ! Oh ! Regardez... Qu'est-ce que c'est que ça ? »

Il devint, vers 1896, extrêmement chic de faire de la bicyclette le matin au Bois. Je vis souvent passer, pédalant avec une certaine conviction, Emile Zola, le professeur Lucas Championnière, Paul Adam, plus rapide, l'acteur Dehelly, vif et les yeux en l'air, quelques médecins et avocats célèbres, et beaucoup de vedettes du théâtre et presque toutes celles du café-concert. Les bicyclettes coûtaient encore fort cher. Les fameuses Humbert Beeston valaient mille francs. Nous étions détestés par les cochers, méprisés par les vieillards, blâmés par les hygiénistes en chambre qui nous prévenaient « que nous deviendrions bossus ». Les paysans prétendaient que nous écrasions leurs poules. Les facteurs ruraux, auxquels nous disions que grâce à un vélo ils feraient leurs tournées de 15, 20 et 30 kilomètres en moins de deux heures au lieu de cinq, six ou sept, nous regardaient de travers et répondaient qu'ils préféraient se servir de leurs jambes. Ou bien, ils lançaient le grand mot : « Et si je crève mon caoutchouc ? ».

On sait que lors de la première course Bordeaux-Paris, un restaurateur d'Angoulême installa une grande table de trente couverts pour messieurs les coureurs « qui seraient bien contents, après 130 kilomètres, de faire un bon dîner ». Il les vit passer et s'enfuir. Il en demeura ahuri pendant plusieurs mois.

Tout le monde pédalait (mais très peu encore utilitairement). On pédalait, en somme, en gens qui n'ont rien à faire, comme vingt ans plus tard on dévorera des kilomètres en auto pour aller déjeuner au bord de la mer, pour revoir Nice ou Cannes, pour faire du cent à l'heure, pour rien du tout. A la fin du dernier siècle, on se faisait voir sur une Humbert, une Whitworth, une Raleigh, comme en 1930 sur une Hispano ou une Packard, mais on opérait par groupes d'amis et se piquait d'honneur de monter et descendre avec élégance, d'avoir une tenue appropriée mais correcte, de maintenir la pratique de la bicyclette dans les limites de la modération, se tenant droit, n'allant ni très vite ni très loin, laissant les dos voûtés et les « emballages » aux coureurs, race à part, phénoménale, à laquelle on s'intéressait beaucoup, mais dont on tenait à se différencier ostensiblement.

Pour nous, les jeunes, c'était tout le contraire. Nous ne rêvions que de tourner sur une piste et nos machines (d'où nous arrachions tout ce qui pouvait ressembler à un frein, un garde-boue, un accessoire quelconque) devaient, mêmes lourdes, ressembler à des vélos de course.

Quant à moi, ne me contentant pas de supprimer frein et garde-boue, j'eus un jour l'idée de faire subir les mêmes amputations à la bicyclette de mon père, comme si je jugeais intolérable la présence sous mon toit d'une bicyclette « qui datait » du fait qu'elle comportait un frein pour s'arrêter et des garde-boue pour ne pas se salir.

Le snobisme est de tous les temps. Le préjugé de la *ligne* intervenait pour les vélos comme il intervint pour les autos. En dégustant un apéritif à la Brasserie de l'Espérance, on *regardait* son vélo appuyé à un arbre d'en face, et l'on tenait à être fier de « son chic ». Et l'on souhaitait qu'il fut muni d'une de ces énormes et ridicules chaînes Simpson que le célèbre coureur Michaël employait, ainsi que Tom Linton ; et quand Jacquelin parvint au zénith de sa gloire, on adopta le guidon à poignées rapportées, brasées à l'angle droit, pour lui ressembler. On devait aller plus vite avec ça !

Chaque année, mon père se commandait une bicyclette neuve et me faisait cadeau de la sienne, qui n'avait parcouru que deux ou trois mille kilomètres. C'était le plus beau jour de mon été. Comme j'étais fier ! Comme j'étais heureux ! Comme je m'empressais de me faire voir sur ma Clément ou ma Chanon presque neuve ! Mais le jour vint où j'achetai directement moi-même mes vélos tout neufs, et ce fut alors du ravissement.

J'ai parlé de la marque Chanon, qui était alors assez à la mode. Les deux tiers des amis de mon père ou de mes camarades roulaient sur des Chanon. Les Chanon étaient deux frères dont le magasin était situé, rue Duret, tout près de cette avenue de la Grande-Armée, qui était (à cause, surtout de ses bas côtés en asphalte et de son trottoir cyclable), qui était, dis-je, au cycle ce que le faubourg Saint-Antoine est au meuble, ou le quartier Saint-Sulpice aux ornements d'église. Les frères Chanon étaient des ouvriers, l'un très laid et tout

noir, l'autre molasse et ventripotent, qui avaient su habilement attirer une certaine clientèle en lui offrant des vélos de belle ligne et plus ou moins construits spécialement, pour eux et selon leurs goûts. A part cela, leurs machines n'étaient pas meilleures que d'autres; mais les constructeurs inspiraient confiance par leur simplicité, leur bonhomie.

Après avoir lancé Rudge parmi ses amis, peintres, musiciens, architectes, et aussi gens du monde, mon père lança Chanon. Je calcule que dans notre seule famille on acheta sept ou huit de ces machines, et que ce n'est qu'en 1910, après quatorze ans de Chanon, que j'achetai enfin un vélo d'une autre marque, une Peugeot, que je gardai dix ans; tandis qu'à partir de 1920, je compterai à mon actif : 2 Alcyon, 1 Peugeot, 1 Chemineau, 1 Dilecta, 1 Reyhand, 1 Hirondelle et 1 Caminargent, sans-parler de 5 à 6 vélos sans marque, en tout une quinzaine, ce qui dénote moins la manie du changement que la passion du bricolage et l'amour de la nouveauté.

Les premiers étaient-ils très différents des derniers ? En apparence, non. Je vous assure qu'une Humbert de 1898 ne prête pas à rire comme une auto de 1908. L'auto s'est infiniment plus démodée. Elle se traînait à 40 à l'heure. Elle file à 110 (pour le même nombre de CV). Elle ressemblait encore à une voiture : elle tient du bolide. Elle était monumentale, étalait des phares énormes, un moteur à régime lent, malgré sa superbe présentation, et des coussins, et des tapis, et des lanternes, et des porte-bouquets, et des glaces et des rideaux ! Elle est devenue mécanique et simple dans sa perfection ramassée. Rien de semblable pour la bicyclette, dont les nombreux et précieux perfectionnements n'affectèrent qu'assez peu la silhouette. Et n'oublions pas que sur les routes caillouteuses d'alors et que la pluie transformait en bourbiers, l'allure moyenne du bon cycliste n'était guère plus lente qu'aujourd'hui. Les étapes du cyclotouriste moyen étaient ce qu'elles sont encore : de 100 à 150 kilomètres. Enfin, chose stupéfiante et malgré que l'on n'employât pas encore les alliages légers, un vélo de course, ou simplement de bonne marque, bien construit et dépourvu d'accessoires, pesait environ 12 kilos. A part certaines machines sensationnelles, présentées dans

les concours et dont la résistance est douteuse, on ne fait pas mieux aujourd'hui où le vélo nu de 12 kilos est encore considéré comme léger.

*
* *

Deux roues, un cadre, un pédalier et une chaîne, une selle et un guidon, voilà, primitif ou non, un vélo. L'objet ne peut pas même se tenir debout. Il pèse le cinquième du poids d'un homme. En moins d'une heure, le plus maladroit des débutants sait s'y tenir, et il filera à vingt kilomètres à l'heure, cinq fois plus vite qu'un piéton, pouvant emporter dix kilos de charge. Telle est la simple merveille que représente le cycle à pédales et spécialement la bicyclette. Que son temps glorieux ait été court, qu'elle ait été détrônée par l'automobile, il n'y a là rien d'étonnant; mais n'est-ce pas simple apparence ? Songez qu'après vingt ou vingt-cinq ans de mise en veilleuse, on la voit reparaitre, rajeunie, affinée, pourvue de dérailleurs enfin pratiques, d'un éclairage par dynamo. Elle est construite en métal ultraléger, elle comporte porte-bagages et profondes saches; la voici équipée pour le cyclotourisme. Du coup, elle renaît, reprend son ascension, conquiert toute une jeunesse que l'on croyait perdue pour le sport et ne goûtant que le cent à l'heure sur les coussins d'une huit cylindres. Elle attire aussi et surtout des milliers de travailleurs, de fonctionnaires, d'employés, de jeunes hommes et de jeunes femmes qui semblent avoir la subite révélation du vélo, de ses possibilités et de ses bienfaits. Les usines voient, de 1930 à 39, leur production s'accroître dans des conditions inespérées et tenant du prodige. Arrive la guerre. L'essence manque. Les autos restent dans les garages. Alors, ce n'est plus l'engouement, c'est la ruée vers les vélos. On se les arrache à prix d'or. Tout le monde roule, ou cycle, chargé de paquets ou d'objets invraisemblables, de sacs, de provisions, de caisses, de valises. Les gares de chemin de fer deviennent des halles où les vélos sont rangés ou tassés, empilés, suspendus par grappes, par paquets, enchevêtrés, parfois gisant sur le sol, parfois mêlés aux bagages les plus hétéroclites. Et ce spectacle, auquel nous finissons par nous habituer, me fait, moi, songer. Oui, je songe à ce joujou (qui coûte aujourd'hui 7.000 francs, mais devrait en coûter le quart et n'en coûtera peut-être pas le septième un

jour... quand la paix et la libre concurrence seront revenus et régneront dans le domaine des hommes rendus à la raison), je songe que c'est le *même* qui, voici cinquante ans, fit les délices de ma jeunesse, que je lui suis toujours resté fidèle « malgré l'auto » et peut-être à cause de l'auto, qu'après l'avoir adoré comme une merveille on l'a dédaigné, laissé aux ouvriers, aux garçons laitiers et aux coureurs.

Puis, et voilà le miracle, il s'est imposé de nouveau et, malgré le mépris des snobs, il a reconquis le monde, alors qu'il n'est rien (je l'ai dit), que deux roues, un cadre, un pédalier, une chaîne, une selle et un guidon... Mais c'est dans l'assemblage de ces riens, c'est dans leur rapport, c'est dans le génial montage de ces douze kilos de ferraille que réside sans doute le secret de la survie, de l'immortalité de la bicyclette. Faute de l'aile lui permettant de voler ou de survoler les obstacles (sans moteur, bien entendu), faute du flotteur lui permettant de se soutenir sur les fleuves, l'homme possède depuis cinquante ans cette chose, cet objet qui quintuple sa vitesse sans lui rien coûter, sans l'encombrer, qu'il peut porter, traîner, monter chez lui, mettre au train, compagne de tous ses instants et faisant tellement partie de sa vie qu'il est, sans elle, un bipède incomplet, démonté, désarmé : un « pauvre piéton ».

En 1893, il n'y avait pas d'auto, mais d'excellents trains rapides, couvrant la distance de Bordeaux à Paris en sept heures environ. Songez à la stupéfaction du public qui voit un homme, sans l'aide d'aucun moteur, simplement parce qu'il est sur deux roues et qu'il tourne les jambes, déboucher à la Porte Maillot moins d'un jour et une nuit après être parti des rives de la Garonne. Rapport qui s'est maintenu, de la vitesse du coureur cycliste sur route et de celle du train rapide : de 1 à 3. Et cela grâce à quoi ? Deux roues, un cadre, un pédalier..., dix à douze kilos d'acier ! pas même...

*
* *

En ce temps là, je ne vous dis pas que les coureurs cyclistes étaient des géants; et je crois que ceux d'aujourd'hui ne sont pas, à côté d'eux, des nains. Mais ils se montraient beaucoup plus différents les uns des autres. Les longues courses ne se gagnaient

pas par une demi roue, voire par une épaisseur de pneu, mais par des kilomètres d'avance. Souvent, des demi-heures et même des heures séparaient les dix premiers. Une victoire était une victoire.

Aujourd'hui, les coureurs sont tellement « professionnalisés », triés sur le volet, sélectionnés, qu'ils se valent tous, qu'on est souvent obligé d'avoir recours à un tour de piste final et à un emballage de cent mètres pour dresser la liste des trois, des cinq, des dix premiers arrivants.

Paris-Bordeaux est parfois gagné par quelques secondes ! Qu'en résulte-t-il ? Une très grande monotonie, une indifférence de foule pour ces exhibitions auxquelles elle continue cependant à assister par oisiveté, par instinct de troupeau.

Aucun coureur, fut-ce dans l'énorme Paris-Brest et retour, ne prend sur ses concurrents un avantage suffisant pour « stupéfier les masses », pour être hissé au rang de « phénomène ». On cite toujours des *noms*, mais il n'y a plus *un nom* qui jaillisse de tous les gosiers, qui s'impose à la stupeur des populations.

Sans parler du Tour de France, que jadis les Faber, les Lapize gagnaient par plusieurs heures, et puis que les Belges enlevaient avec une facilité tenant du prodige, voyez ce qui se passe sur cette absurde exhibition des Six Jours ?

Primitivement, cette course se courait individuellement sur une piste de 140 m. Des hommes tournaient dans une cuvette pendant 144 heures, chacun pour son compte. La supériorité s'affirmait très vite, ne cessait de s'accroître. Le vainqueur et les trois ou quatre qui le suivaient (à des centaines de tours de piste, eux-mêmes séparés les uns des autres par des distances colossales) étaient vraiment des triomphateurs, ne fut-ce que pour sortir vivants et non fous de cet enfer.

Il paraît que cette exhibition était « inhumaine ». Soulevés par un élan de charité et d'altruisme que j'ai toujours trouvé moins édifiant que comique, les organisateurs « humanisèrent les six jours » en les faisant courir par équipes.

Il en résulta une promenade insipide de coureurs groupés, à moitié endormis, que seul l'appât d'une prime sur cent mètres réveillait aux heures d'affluence et à l'arrivée au vélodrome du public des boîtes de nuit. Finalement, la course est gagnée par deux ou trois tours de piste au maximum (un kilomètre sur plus de 3.000 !). Et cette insanité fait pourtant salle comble, tandis que l'équipe victorieuse se compose des coureurs : n'importe qui et n'importe quoi, qui sont aussi bien des routiers que des pistards, des sprinters que des stayers, suivis eux-mêmes de l'équipe Durand-Martin, qui finit « loin derrière », c'est-à-dire à 600 ou 1.000 mètres après une « chasse » de 6 jours et 6 nuits !

Je songe à Miller, à Muller, au prodigieux Frédérick restant 42 heures en selle, à notre national Gaston Rivière, à tous les héros des 6 jours de Madison Square ou des 3 jours du Parc des Princes. Je pense au Georget, au Constant Huret de notre simple Bol d'Or. Je pense aux vrais stayers d'alors, et à leur immortel ancêtre, le Rouennais Charles Terront, vainqueur du premier Paris-Brest et retour.

Étaient-ils athlétiquement supérieurs à nos vedettes d'aujourd'hui ? C'est possible. Je n'en sais rien. Ce que je sais, c'est qu'ils étaient « uniques ». On n'avait pas encore fabriqué le coureur en série. On ignorait les arrivées en paquet, dans un mouchoir.

Il y avait alors de vrais triomphes, de la vraie gloire, et je ne jugeai pas ridicule, bien au contraire, qu'après l'un des premiers Tours de France, on élevât un petit monument au sommet du ballon d'Alsace à René Poirier qui avait escaladé les quelques dix kilomètres de côte raboteuse (une côte de 10%) à la vitesse incroyable de 21 à l'heure. Celui-là aussi était un « unique », peut-être fut-ce le dernier.

*
* *

Je n'ai parlé que des coureurs de fond. Que dire de ces courses de vitesse pure qui nous firent connaître un Zimmermann ! Un seul handicap au vélodrome de la Seine, au cours duquel on le vit filer à 60 à l'heure pendant les 200 derniers mètres, suffit à étourdir le public, à méduser l'assistance.

On venait de voir un homme s'envoler, un homme flèche, un homme imbattable, dont seul put avoir raison un tandem, et une seule fois, et par hasard. Cette vitesse extraordinaire venait d'être atteinte sur un vélo développant 5 m. 75 et sur lequel nos coureurs d'aujourd'hui n'oseraient même pas monter, car ils s'y jugeraient ridicules.

A-t-on gardé le clou du grand Zimm ? Si oui, je demande qu'on le mette dans les pattes du plus grand de nos sprinters en lui disant : Faites-nous un 200 mètres semblable. S'il y parvient, je m'incline.

Toute la France se passionnait alors pour le duel Morin-Jacquelin. Quel était le meilleur du Breton ou du Pioupiou ? A vrai dire, on ne le sut jamais. Mais tout le monde parlait du *démarrage* de Jacquelin et de l'*emballage* de Morin, coudes écartés.

On savait cela comme on connaît la force du lion et la rapidité du lévrier. On en parlait dans tous les cafés, dans toutes les cours de collèges, sur tous les trottoirs.

On parlait aussi de Nossam, de Jaap Eden et surtout de Bourrillon, le ténor de Marmande qui, après s'être couvert de gloire sur les vélodromes, devait ainsi que Perchicot, autre champion, faire une brillante carrière de chanteur à l'Opéra-Comique, tandis que Perchicot triomphait dans la chanson.

Étions-nous aussi « sportifs » qu'on l'est aujourd'hui ? Non. Mais il ne faudrait pas en conclure que nous étions les jeunes gens 1900 que l'on dépeint avec une ironie méprisante comme des piliers de café, des pessimistes au teint verdâtre, des traîneurs de trottoirs, coureurs de filles syphilitiques et disciples de Schopenhauer ! Allons donc ! Tous nos jours de sortie étaient pris par le vélodrome (celui des Arts Libéraux en hiver, celui de la Seine ou de Vincennes en été) ou par des excursions de plus de cent kilomètres aux environs de Paris. A 17 ans, je revenais de Trouville à Paris en neuf heures. J'allais d'Aix à Chamonix avec un invraisemblable développement de 6m.90 ! J'escaladais tout seul le Faulhorn, en Suisse, dans la neige et sans guide. Enfin, je couvrais en 1h40 au pas de gymnastique, la distance de 18 kilomètres de la grille du Château de Versailles à la Porte Maillot.

La vérité est que nous aimions énormément l'exercice, le plein air, la course, et quelques-uns de nos camarades se taillaient même de beaux succès d'amateurs sur les pistes, Maxime Bertrand (neveu du directeur de l'Opéra), dans le demi-fond, Terry (le fils du riche propriétaire du Château de Chenonceau), dans les courses de vitesse à la Piste Municipale.

Nous avons organisé un match du Brasard, à l'imitation de la compétition dont Jacquelin était le héros. Je voulus ravir à Terry son fameux brassard. J'échouai mais gagnai une des deux manches, à mon fier étonnement.

Nous lisions, tous, chaque jour, *Le Vélo*, le quotidien aux quatre pages vertes uniquement consacré aux Sports, puis *L'Auto-Vélo* qui devint *L'Auto*, le fameux « grand jaune » où j'écris encore.

Il y avait aussi la revue *Le Cycliste*, dirigée par Paul de Vivie, dont on fit une sorte de Saint, de Bienheureux du Cyclotourisme. Mais, évidemment, on ne voyait pas un grand quotidien comme la Petite Gironde consacrer quatre énormes pages par semaine aux choses du Sport, le « Sport », mot qu'on écrivait encore quelquefois entre guillemets, comme l'a fait remarquer Paul Morand.

Cyclisme, patinage au Pôle-Nord et au Palais de Glace, patinage à roulette, escrime, et pour beaucoup de mes camarades : équitation, sans compter le football et la course à pied, étaient-ce là des passe-temps d'étudiants oisifs, désabusés, mal bâtis, mal portants, d'une jeunesse prétentieuse et contaminée ?

Ah ! ça... croit-on avoir inventé la santé ? Et les hommes d'aujourd'hui sont-ils des sportifs parce qu'ils se « passionnent », assis sur des gradins, pour les ébats, les luttes, les performances d'une douzaine d'athlètes qu'admirent dix mille spectateurs payants ?

Même l'automobile, à ses débuts, était apparentée alors aux sports. Elle le méritait, si l'on veut à cause des efforts physiques qu'elle nécessitait, ne fût-ce que pour la remorquer à chaque panne, la démonter, remonter, réparer, conduire en plein vent, sans pare-brise, pousser dans les côtes,

maintes fois ! Mais surtout celui qui était à la barre, bientôt au volant, faisait figure de lutteur et de héros. Il croyait braver les éléments, triompher du destin, accomplir une grande chose en fonçant, en trouant l'espace à 40 à l'heure. Il jouissait jusqu'au délire d'inspirer l'admiration et la terreur des populations. Quand on lui lançait des pierres, il se donnait du martyr, martyr du progrès, martyr de la science. Enfin, si des groupes de badauds ou de paysans arriérés se formaient autour de sa voiture arrêtée à quelques centaines de kilomètres de Paris ou d'une grande ville, il se rengorgeait sous sa peau de bique, relevait ses lunettes, se montrait, superbe et dédaigneux, tournait autour de son « monstre », buvant l'encens qui montait vers lui, l'homme des 200 kilomètres d'une seule traite « et sans panne », en cinq ou six heures, l'homme qui avait réalisé cette prouesse, le champion du Progrès.

Ah! que l'on était heureux en ce temps-là, et comme on savait « croire que c'est arrivé » !

*
* *

Ne venez pas me dire : « On regrette toujours sa jeunesse et toujours l'on se représente le temps passé comme un temps heureux ». Mais non ! ce n'est pas cela, et pour ma part, je ne me suis senti heureux que de trente à trente-cinq ans. C'est peu !

Je parle d'une époque que tous les historiens dépeignent comme paradoxalement favorisée, d'une France qui avait pansé ses blessures de 1870 en quelques mois, qui avait guéri en quelques années, qui était repartie avec une soudaineté qui déconcerte vers une prospérité à peine interrompue par une rapide saignée, qui se retrouvait riche, souriante, avec la vie servie comme un plat, devant elle, et l'illusion que la paix était désormais une vérité. Elle se promenait dans l'existence, sommeillait sur l'oreiller de son Epargne, attirait tous les peuples, s'offrait une Exposition de 1900 comme un riche bourgeois s'offre un mobilier de salon, de mauvais goût, mais somptueux.

Il ne venait à aucun de nous l'idée qu'il pouvait être ruiné. Le franc restait le franc et pesait toujours 5 grammes. Le prix de la vie avait monté de 15 pour cent en un siècle. On gardait ses terres et on dotait ses

filles. Toutes les nations d'Europe au lieu de se montrer les dents, échangeaient des rissettes et des saluts.

Il faut avoir connu cette époque pour pouvoir parler de vie facile et de la douceur d'exister.

Certains préjugés de caste survivaient, et l'aristocratie d'alors (qui était encore fortement dorée) tenait à ses « chevaux et voitures ». Je me rappelle le landau qui ne servait jamais et les six voitures de ma grand-mère. Quand elle vit mon père s'enthousiasmer pour la bicyclette et partir seul pour notre château de Dordogne sur son vélocipède bourrelé de sacs et de sacoches, avec une crémaillère de frein, une cravache contre les chiens, une clochette et deux lanternes à bougies, elle eut pitié de pareille folie, lui recommanda de donner chaque soir de ses nouvelles par dépêche et d'emporter tous les médicaments indispensables en cas de chute, ou de fluxion de poitrine !

Cependant la vogue de la bicyclette était si rapide que les « gens à chevaux » considéraient déjà les cyclistes avec une curiosité sympathique et plutôt comme des originaux que des renégats pourvu, certes, qu'ils ne fissent pas peur à leurs bêtes avec leurs acrobaties et ne s'avisent pas d'aller à un enterrement, un mariage, voire à un thé, sur cet instrument vulgaire auquel cependant son prix élevé attachait quelque considération.

Mais la considération du vélo devait venir et vint de la foule, et l'on peut dire que la bicyclette fut pendant dix ans, non seulement la « petite reine », mais la reine tout court, incontestée, des beaux dimanches de la banlieue de Paris.

*
* *

Cette banlieue, ces environs de la grande ville, d'ailleurs, on les ignorait. On les découvrit.

On découvrit, en se communiquant les uns aux autres des « tuyaux » pour éviter les pavés, les trous, les rails de tramway, l'itinéraire de la Porte Maillot à St-Germain (très compliqué entre Rueil et Chatou), la route de Versailles par Vaucresson, celle d'Orléans, par St-Rémy, Limours et Dourdan, puis, d'Angerville, par Aquebouilles. On découvrit d'in vraisemblables détours dans la

banlieue nord pour gagner Chantilly et Compiègne. On découvrit la forêt de Marly, la vallée de Chevreuse, et tous les paysages charmants de l'Île de France, et tout cet ouest tentateur qui sépare Paris de la Mer.

Par petits groupes, s'encourageant, s'enhardissant quand on avait atteint Pontoise, on poussait jusqu'à Gournay, puis jusqu'à Dieppe « pour y prendre un bain de mer », ou Etretat ou autres petits ports de la côte, du littoral révélé.

On découvrit un par un les châteaux de la Loire. Et aussi ceux du Valois : Pierrefonds, Coucy. Et tout ce qui pédalait connut enfin la cathédrale de Chartres, Maintenon, la forêt de Rambouillet, Mantes la Jolie. Le grand amour de la France par ses enfants commençait grâce à ce joujou à deux roues qui leur permettait de se promener parmi ses jardins et ses châteaux, ses cathédrales et ses grands bois, ses collines et ses étangs, son présent ravissant et son passé magnifique.

Or, si cela n'eut qu'un temps, comme toutes choses (la folie de la vitesse sans fatigue ayant remplacé le plaisir du pédalage libre mais obligeant à l'effort), si cela, dis-je, passa, cela revint; et voici la merveille, voici le grand miracle.

A partir de 1925, 1930 et malgré l'automobile à la portée de tous et que tous possédaient, il se forma, se réforma une génération de « cyclistes découvreurs ». Ce fut le Cyclotourisme et toutes ses Sociétés dont je parlerai plus loin, mais aussi, en dehors de celles-ci, des centaines et des milliers de cyclistes n'appartenant ni à la Fédération, ni à l'U.V.F., ni même au Touring-Club, et pédalant pour leur plaisir sur les routes de France après avoir laissé l'auto au garage, pour rien, pour le plaisir de « faire circuler le sang » et de renforcer le charme de Voir par la joie de l'effort réalisé pour Voir.

Nous y reviendrons. Retournons en arrière et partons en promenade par le pont de Suresnes, après avoir pris quelques citrons pressés à la Belle Cycliste, en un de ces beaux dimanches d'avant la Grande Exposition. Le Pont de Suresnes ! Étroit alors, il servait de passage « à tout » ce qui cyclait dans Paris, hommes et femmes, bourgeois et employés, messieurs à Humber et dames

à Elswig, jeunes gens à guidons cintrés, originaux à vélos compliqués de forme étrange, tandémistes à « double direction », snobs, fanatiques, moutons de Panurge et dilettantes de la pédale.

Aussitôt le pont franchi commençait la fameuse côte connue de tous, « pas dure mais n'en finissant plus ». Ceux qui allaient à Versailles la montaient jusqu'au bout, dépassant quelques automobiles essouffées ou en panne, dont l'eau bouillait et qui perdaient leur huile. Ceux qui se dirigeaient vers Saint-Germain prenaient à droite, après le deuxième pont de chemin de fer, le raidillon de la Tuilerie qui aboutissait à un plateau désertique (aujourd'hui transformé en ville), où se voyait seule une grande bâtisse : le haras. Puis, toujours dans un désert où gisaient toutes les ordures de Paris, on descendait sur Rueil. Avant d'arriver à l'effroyable pavé, et pour l'éviter, on tournait à droite et rejoignait la grande route de Paris à Saint-Germain, que suivait le tramway à vapeur. On tournait à gauche, roulait sur le trottoir, traversait la route pavée à la gare du tramway, continuait tout droit vers le chemin de fer de Nanterre et tombait sur la route de Rueil à Chatou.

Alors, il fallait coûte que coûte « s'appuyer » la traversée de ce pont fameux dont les pavés épouvantables vous malmenaient terriblement pendant dix minutes. A partir de Chatou, une route large et directe vous conduisait au Pecq. On retraversait la Seine sur les mêmes pavés dont chacun était un petit bloc de torture. Et enfin, on abordait la côte de Saint-Germain, où les premières automobiles s'avouaient généralement vaincues au premier tournant ou expiraient avant le second. Les cyclistes, qui montaient toutes les côtes à pied à cause de leurs développements ridicules, prenaient parfois, pour aller plus vite, le grand escalier avec leur vélo sur l'épaule. Et c'était la fameuse Terrasse, le pavillon Henri IV où naquit Louis XIV, le château Henri II, la place, la forêt, direction Poissy ou Mantes ou Pontoise par les Loges et la Croix de Noailles.

Le retour s'opérait dans un poudroissement de joie, de vie facile, avec des lilas sur le guidon et des fleurs à la boutonnière. C'était tellement nouveau, tout cela, ce plaisir de rouler, ce grand appétit, cette émula-

tion à se dépasser, cette exhibition de machines miroitantes, de maillots, de costumes de sports ! Quels soucis avait-on ? On ne redoutait que de crever un pneu. La fatigue ? Mais on la recherchait pour en triompher ; et les paresseux n'avaient qu'à prendre le train, celui d'alors, tiré par une locomotive et poussé par l'autre pour graver la pente du Pecq, avec ses cinq wagons à impériale. Le fourgon n'était pas fait pour les chiens. On y mettait son vélo. Cela coûtait deux sous. Oui messieurs, deux sous, au lieu de douze francs.

« Ah ! la belle Epoque ! »

*
* *

Il n'y avait guère, en ce temps là, de mauvaises routes. Elles étaient ou parfaites, ou impraticables à cause des pavés, car le pavé était encore un article de foi. Il fallait qu'il fut énorme pour affirmer sa résistance et sa durée, du pavé pour carrosses, pour diligences, du pavé de voie romaine pour chars, du pavé pour grand roulage, pour chariot de betteraves, pour passage d'armées. Ce dogme dura longtemps et n'est pas encore mort. Les villes du Nord, de l'Artois, des Flandres, se mettent péniblement au goudron, croient encore que la pierre, la bonne grosse pierre « tient mieux », gardent des kilomètres de pavé à la sortie des moindres bourgades.

Ce ne fut que longtemps après les premiers vélos que l'on commença à comprendre que le pavé (défendable avant la découverte de la technique moderne qui supprime boue et poussière et nous vaut ces merveilleux rubans goudronnés ou cimentés ou westrumités) pouvait et devait être petit, constituer une mosaïque et non un damier grossier. Qui nous eut dit qu'ainsi compris il remplacerait, un jour, même le fameux pavé de bois dans les grandes artères parisiennes, et constituerait le meilleur, peut-être, de tous les revêtements.

Bref, en 1895 et jusqu'en 1900 et plus tard, nous profitons du long repos laissé aux routes par cinquante années, quarante si vous voulez, pendant lesquelles, le chemin de fer leur ayant retiré leur utilité, elles ne servaient guère plus qu'à se rendre à la gare, et continuaient pourtant à être entretenues. Tout était à notre avantage. Seul le

pavé brisait nos élan ainsi que nos reins et que nos machines. Bien entendu il restait que la pluie faisait de la boue et qu'on était crotté, des talons à la nuque si l'on roulait sans protection. Ce devint presque « un chic » pour les jeunes amateurs de vélo ultra-course, d'avoir dans le dos, les jours de pluie, une longue raie de crotte et d'exhiber un visage boueux (pile et face), car le contraire eut laissé croire qu'on avait à sa machine des garde-boue, accessoire laissé aux rétrogrades et qui, paraît-il, par son poids et sa résistance au vent « empêchait d'avancer ». Et les mêmes « nerveux » freinaient avec leur semelle sur la roue avant, ou, dans les longues descentes en attachant un énorme fagot à leur machine. Puérités, insanités qui sont de toutes les époques. On était à celle des grands pignons et des bicyclettes nues. On est aujourd'hui à celle des voitures dans lesquelles on peut à peine entrer et du siège desquelles on ne voit même pas les ailes. La ligne ! Messieurs...La Ligne ! La Sainte Ligne ! Et en avant les lumbagos et les carambolages, pourvu que la Ligne vive !!

L'ÉPOQUE DES GRANDES TENTATIONS

(1900-1914)

Cependant l'automobile et le motocycle étaient devenus des engins à peu près utilisables. Que l'on s'imagine quelles tentations représentaient pour nous tous ces mécaniques ! Nous avions suivi leur progrès rapide avec un intérêt passionné. Aux Terront et aux Zimmermann, aux Jacquelin et aux Hurret avaient succédé les illustres pionniers de la locomotion nouvelle. Nos dieux étaient maintenant les De Kniff, les Charron, Girardot, Jénatzy. Nous ne rêvions que des 105 kilomètres à l'heure (sur un kilomètre) de ce dernier sur son cigare électrique, du foudroyant Paris-Bordeaux de Gabriel sur Mors, et des vainqueurs de la fameuse Coupe Gordon-Bennett !

De l'état larvaire, la « voiture sans chevaux » était devenue une voiture à pétrole. Levassor avait fait 25 kilomètres de moyenne de Marseille à Paris. Panhard et Renault gagnaient toutes les courses ; et, pour 1.600 francs (valeur or), on pouvait s'offrir un tricycle à moteur de Dion de 1 CV 1/4. On en louait même au bois, derrière le Pavillon Chinois, pour 5 francs l'heure. Le temps était venu où l'on allait pouvoir parcourir la France à une vitesse vertigineuse, cramponné au volant, les yeux scrutant l'espace, le cœur battant de joie. Nous n'oublions qu'une chose : les pannes.

Aujourd'hui, on éprouve une sensation d'étonnement quand on est transporté sur route par autre chose qu'une automobile, par exemple une voiture tirée par un cheval. Autrefois c'était le contraire. Ma première sortie en auto date de 1899. Elle eut lieu sur une voiture Benz. Le moteur, placé à l'arrière, se composait d'un gros cylindre et d'un volant qu'on empoignait pour le lancer à la main en vainquant brusquement le point de compression. Transmission par courroie passant sur deux poulies donnant les deux vitesses.

Je partis avec le fils de l'heureux possesseur de ce véhicule, et nous ne pûmes dépasser le deuxième pont de chemin de fer de la côte de Suresnes. En somme, ça n'avancait que dans les petites descentes...

(ou les longues). Mais quel enivrement dès les premiers coups de piston dans les rues de Levallois ! Etre assis dans une voiture qui marche toute seule et sur laquelle on fait un peu figure de mécanicien de locomotive !

Ma seconde expérience eut lieu sur un tricycle à pétrole, au Bois. Elle se termina par un renversement en arrière du tricycle, de moi-même et du camarade qui, debout sur le pont arrière et m'empoignant pour ne pas tomber, entraîna, par son propre poids, tout l'ensemble. Grand dommage car j'avais évalué la vitesse atteinte à « plus de 40 à l'heure » ce qui devait en faire 25 ou 30 puisqu'un cycliste roulait de conserve avec nous sans trop d'efforts.

Grisé par cet instrument merveilleux, je n'eus de cesse que mon père n'en ait acheté un, un tri avec avant-train et siège, ce qui en faisait un quadricycle à deux places. Il me fut promis pour mon bachot... et commandé d'avance. Je fus recalé mais mon père me le donna quand même puisqu'il était prêt. D'ailleurs il avait lui aussi grande envie de s'en servir, se passionnait (avec envie de réserve et de sérieux que son fils) pour la locomotion par automobile et se réjouissait de me voir heureux. Un grandissime voyage fût donc décidé : on irait en Dordogne avec le motocycle, en passant... par la Bretagne !

Ce voyage, je me souviens de lui étape par étape. Voici le départ du quartier de l'Etoile vers minuit, en juillet 1899. A l'aube, on voit apparaître les clochers de Chartres. On déjeune à Mortagne. La chaleur est folle et nous étourdit après une nuit d'insomnie ; mais le moteur n'a pas de ratés, ça marche ! ça marche ! Nous couchons au Mans. Panne énorme près d'Angers. Tout s'arrête. Le moteur fait flou... flou..., comme s'il avait une crise d'asthme. On croit que « tout est cassé dedans ». Ce n'est qu'une soupape d'aspiration bloquée par une poussière, mais il a fallu l'intervention d'un technicien découvert dans une usine, après la traversée de tout Angers, en poussant le motocycle et ses 150 kilos. Plus loin, le ca-

dre se brise. Il faut le renforcer par un tube qu'on introduit dans l'autre et qu'on fait braser. En attendant, on a tout attaché avec une corde...

Mais voici Nantes ! Saint-Nazaire ! Le Croisic ! Ça marche ! ça marche ! Dans les côtes, celui de nous deux qui est assis à l'avant saute et pousse pendant que l'autre pédale. Il faut pédaler vite et pousser fort, en courant. Ce sport n'est pas fait pour des asthmatiques, et puis, il faut avoir le chic pour sauter avant que le moteur expire, se bloque en une suprême explosion. Et puis, les côtes... les côtes... après les côtes, il y a les descentes... et ce brave moteur porté au rouge se refroidit gentiment, redevient dispos et gaillard.

Voici la Vendée, voici La Rochelle, ses portes monumentales, ses voiles, ses remparts, son port altier. La Rochelle, cette merveille ! J'admire ! J'admire ! Quel beau voyage ! Et surtout : « quels types épatants nous sommes de réaliser une chose pareille ! Quel exploit ! Quel succès sur tout le parcours quand nous dirons d'où nous venons, où nous allons... ».

Mais voilà que les pédales, tournent, folles. Le mécanisme de roue libre est cassé. Pour changer les cliquets il va falloir démonter tout le pont arrière. Vingt-quatre heures d'arrêt forcé à Rochefort et autant à Angoulême, pour la même cause. Seulement, ça n'a rien de déshonorant, vous comprenez. Il ne s'agit pas du moteur. Rien de l'essentiel n'est atteint. C'est avouable. On peut même « appuyer » auprès des badauds et surtout devant les connaisseurs, bien montrer, prouver au besoin que c'est un petit accident de rien du tout, n'affectant en rien les parties nobles : moteur, différentiel, carburateur. Et l'on reste fier de sa machine. On sauve la face !

Car l'orgueil, mettons le « quant à soi » joue un grand rôle, notre bonheur étant fait de la fierté des explorateurs, des pionniers, des découvreurs, et des mécaniciens autodidactes. Il s'y ajoute la « griserie de la vitesse », le déroulement merveilleux des paysages, les crépuscules et les aubes, la fuite des villes et des provinces, l'aventure. Hier la Beauce et son océan de blé, aujourd'hui la Loire et ses châteaux, demain la Garonne et ses vignes... Pourquoi pas après

demain la Provence et ses cigales et la Méditerranée toute bleue, cinq jours après les ponts de la Seine et l'atelier d'où est sorti ce merveilleux motorcycle auprès duquel rien n'existe, ni les trains, ni les chevaux, ni les bateaux, ni la marche, ni...

J'allais dire : ni la bicyclette ! Mais non, je ne le dis pas parce que je ne l'ai jamais pensé. Il n'y a qu'elle qui échappe au reniement.

*
* *

La tentation mineure fut le motorcycle. La majeure fut la voiture. On n'y avait plus en main un guidon, mais un volant. On la conduisait en peau de bique et avec un masque. On en était maître de la vie de tous les passagers. Bien calé, ayant sous les yeux les graisseurs, les avertisseurs, le chronomètre et l'indicateur de pentes, dominant deux énormes phares et deux lanternes, ayant à portée de la main tout un clavier de manettes et deux longs leviers de frein, enfin pouvant actionner une sirène qui jetait dans l'espace son cri déchirant, vraiment, on était quelqu'un ! Ah ! ressembler à Knyff, à Fournier, au baron de Caters, aux vainqueurs de Paris-Toulouse, à Louis Renault, de Paris-Berlin; et mieux encore à cet arrogant voisin de campagne (un marchand de bière enrichi, ma chère...), qui passait à 60 à l'heure dans sa Panhard comme une sorte de dieu de la foudre émergeant d'un nuage de poussière !

Notre première auto date de 1901. Elle était très jolie dans le magasin (un tonneau à quatre places, à garniture en drap vert, sans capote, sans rien, mais, quelle ligne !). Sortie du magasin elle faisait moins d'effet, parce qu'elle était toujours arrêtée. Son moteur de trois chevaux la tirait de son mieux à 25 à l'heure ; mais c'est elle qui refusait de le suivre. Sur les routes qu'elle parcourut pendant six mois avant sa mort définitive, maints noms de ville sont restés gravés en moi comme ceux de grandes défaites : Waterloo, Sedan, etc... Les défaites étaient de terribles pannes. Panne de Melle, de Matha, de Cazoulès, de Bezons, d'Ablis et de cent autres lieux. On réussit tout de même à la vendre. Elle avait fait un millier de kilomètres, dont la moitié sur wagon, et le reste en geignant. Il lui arrivait parfois de perdre une roue, qui, libérée, s'enfuyait si

vite qu'on avait peine à la retrouver dans les buissons. Elle perdait aussi sa courroie, dans les descentes (ce qui fait que l'on ne s'en apercevait que longtemps après et qu'il fallait recruter du personnel pour chercher la fugitive bande de cuir, loin, là-bas, là-haut, d'où l'on venait).

Un jour, elle partit toute seule et s'en fut écraser son phare contre un mur. Il lui arriva de tout. Ses trois derniers mois, elle les passa sur trois pattes dans un garage, sous de magnifiques housses qui étaient destinées à protéger sa virginale beauté contre les crottes de rat, son beau drap vert des chats qui étaient tentés d'y venir dormir.

Enfin, en 1902, en acheta une 12 chevaux Darracq, brutale et bruyante, mais qui méritait le nom d'automobile. Elle abattait ses 400 kilomètres par jour. Ses pannes furent modérées. Elle tourna à la ferraille sans nous avoir humiliés de ses caprices. Elle mourut d'avoir trop crié, cogné, arraché; mais enfin, elle avait roulé. La tentation augmentait. Des progrès énormes avaient été réalisés.

La 14-20 Renault qu'acheta mon père en 1905, marquait l'avènement de la voiture « parfaite » et qui, vraiment, ne vous laissait jamais en panne. De mon côté, je devins possesseur d'une petite Clément-Bayard de 5 chevaux, à deux places, qui, certes, n'allait pas vite, mais que je gardai quatre ans pendant lesquels nous nous promenâmes, elle et moi, comme deux bons copains, sur toutes les routes de France, à l'allure d'un bon cycliste... Cycliste ! J'ai lâché le mot. Cycliste ? L'étais-je encore ?

En ces années-là, j'ai bien failli ne plus l'être. La dernière Chanon avait été achetée en 1901 et je ne la vendis qu'en 1910. C'est dire que je ne devais pas en faire grand emploi. Et pourtant, malgré que je fusse fasciné par les délices de l'automobile à ses débuts, par l'ivresse de rouler sur des routes qui appartenaient aux « chauffeurs », ces « hommes de demain » encore très rares, par l'immense liberté que nous nous sentions sur ces voies à peu près aussi vides qu'aujourd'hui en pleine guerre, et qui devaient devenir Dieu sait quels infernaux rubans de vitesse et de tumulte, malgré que ce fut alors l'âge d'or, de platine, de diamant, de perle fine pour les automobilistes,

malgré que jamais la poésie de la route blanche dans la verte campagne ne se soit imposée avec plus de douceur profonde aux chemineaux sur roues que nous étions, malgré tout cela, la bicyclette, la dernière bicyclette était là... qui m'attendait, semblant dire, à la manière de Pascal : « Tu me reviendras parce que tu ne m'as jamais quittée ». Elle disait vrai. Dès 1910, je commençais à trouver qu'il y avait trop d'autos sur les routes et que ça cessait d'être amusant, le snobisme commercial devenant menaçant. Après la guerre, j'assistai à l'offensif et foudroyant retour de la « voiture pour tous » qui n'avait été, jusqu'à 1914, qu'à l'état d'idée d'odeur électorale. Enfin, l'envahissement des routes, la frénésie de rouler, l'orgie kilométrique, le tohu-bohu, l'entassement, la ruée dominicale en un mot, l'épidémie d'automobilite aiguë qui s'abattit sur le monde me firent prendre en horreur tous ces véhicules à traction mécanique.

Et je me jetai, si l'on peut dire, dans les bras de la petite reine de jadis, non en amant repentant, mais en vieil ami qui, tout en faisant la cour à une dame huppée, s'est bien gardé de lâcher la main de la compagne fidèle, silencieuse, pratique et discrète des ans écoulés, et l'a gardée là, en réserve pour le bonheur de tous les jours que personne ne peut vous prendre. Bref, mûr en 1910 pour un « recollage », mais ayant pas mal perdu l'habitude de tourner les jambes, je ne note que pour mémoire et pour en rire, l'admiration que j'eus de moi-même d'être allé de Sarlat à Paris (550 kilomètres en cinq jours). Vingt ans plus tard je devais faire le même parcours en trois jours, et j'avais alors cinquante ans au lieu de trente. Mais en 1911, dix ans d'amour pour Dame Auto m'avait cassé les pattes. Cette belle garce m'avait vidé. Le retour à la fidèle copine me fut hygiéniquement salutaire. Je lui dois mon assez verte vieillesse (vieillesse vert moyen), et cette inoffensive fierté de randonneur grisonnant qui, ne pouvant plus jouer les lièvres, joue les tortues, les tortues du fabuliste, qui parfois, comme chacun sait, et rarement j'en conviens, s'offrent le luxe, sur les longs parcours, de battre les lièvres...

*
* *

J'ai donc repoussé la tentation... quand elle eut cessé d'en être une (c'est généralement ainsi qu'on opère) et je fête mes quarante ans par l'achat d'une Alcyon, type route, avec laquelle je concours pour le brevet du Touring-Club des 150 kilomètres en 15 heures ! Pourquoi pas trente ! J'en mets huit environ. C'est honorable. D'ailleurs nous sommes quinze et les quinze obtiennent le brevet, même ceux qui se promènent, musent, écoutent d'où vient le vent.

Prenant goût aux brevets, j'achète une Alcyon de demi-course, la classique Alcyon bleue, et je constate que mes « moyennes » s'améliorent, que je reviens au 20 kilomètre à l'heure de ma jeunesse. Vais-je m'aligner pour le brevet des 200 kilomètres des Audax ? Je ne donne pas suite à ce projet, peu attiré par la manière dont ce brevet s'obtient sous la conduite d'un capitaine de route (malgré que celui-ci soit quinquagénaire et que cela me le rende bien sympathique).

A partir de maintenant, je vais faire, avec mon ami de Solages, un peu plus âgé que moi, une foule de beaux voyages de tourisme. Pendant quinze ans, on nous verra pédaler ensemble.

De Solages est un fanatique. Il accomplit des performances assez remarquables, surtout quant à la longueur des étapes (200 à 300 kilomètres), mais je suis meilleur que lui dans les côtes. Et je le prouve en escaladant la cote de Mensalvy, dans le Cantal à une allure qui m'étonne moi-même, alternant le pédalage et le pas gymnastique sur huit kilomètres à 8 %. Mais mon développement unique m'oblige à mettre pied à terre dans les forts pourcentages. Ce n'est qu'en 1930 que j'ai enfin une trois vitesses Chemineau, en attendant de la transformer en six vitesses. J'aurai ensuite une Dilecta 6 vitesses, puis une Reyhand 8 vitesses et la question des côtes sera définitivement résolue.

En 1928, j'achète une Peugeot à gros pneus ballons (immense avantage) mais toujours monovitesse.

C'est avec elle que je me rends à la Concentration Cyclotouriste de Limoges, et, de ce jour, ma « carrière » de randonneur-écrivain commence.

* *

La « tentation » est définitivement vaincue. Je circule en auto comme toute le monde, et ma voiture me sert à transporter mon canoë ou mon kayak de rivières en rivières. Mais je ne m'intéresse plus aucunement aux voitures qui vont toutes seules et « où l'on ne se fatigue pas ». Je me moque de leur vitesse et me fiche de leur ligne, je garde les miennes dix ans. J'y introduis mes vélos démontés que j'utilise loin de mes bases. L'auto est pour moi un accessoire de la bicyclette, son chariot transporteur. On me voit souvent passer, bicyclette à l'intérieur, canoë sur le toit, n'ayant rien du dévorateur d'espace, mais tout de l'amant des descentes de torrents et des randonnées cyclotouristiques. Je fais partie de la Société Nautique Bordelaise, du Kayak-Club de France, des Cyclotouristes Limousins et Périgourdins.

Deux ans après je deviens le président d'honneur de ces sociétés; l'année suivante membre du Conseil de la Fédération des Sociétés de Cyclotourisme de France, et un peu plus tard, vice-président de la F.F.S.C. Et j'inonde les journaux sportifs de ma prose dithyrambique. J'écris, je rime, je confère à la gloire du vélo ressuscité, de la revanche de la pédale sur le moteur et de la fougue sportive sur la paresse. Je le répète : la Tentation est morte et je retrouve mes jambes. Je retrouve surtout ces pures joies de la saine fatigue, du casse-croûte matinal qu'on a « mérité », des doux paysages de France auxquels le sport cycliste vous mêle, vous associe, vous intègre. Je retrouve le plaisir du repos du soir, l'éternelle allégresse limpide des départs à l'aurore, la fierté des « bonnes moyennes », l'ivresse des descentes folles après la sévère épreuve de longues côtes. Je retrouve dans leur vérité la montagne et sa pastorale symphonie, les hauts plateaux, leurs moutons et leurs bruyères, la plaine aimable et molle, la forêt pleine de frissons et de trilles, la chanson du torrent, la poésie domestique du village avec ses toits bossus, ses fontaines chantantes, son indulgente et bonne église.

Presque toujours, sur les longs trajets, je suis seul. Je ferai plus loin l'éloge de la randonnée solitaire. Je dirai la poésie de la solitude, et tâcherai de monter en épingle l'égoïsme heureux qu'elle recèle. En bref, je m'enivre des joies touristiques de mes dix-huit ans que je sors de leur étui, que j'époussette, rajeunis, passe à la brosse à

reuire, présente à moi-même remises à neuf, revirginisées malgré l'ambiance : routes encombrées, autos hurlantes, poteaux, pylônes, fils électriques, réclames, autocars et toutes les hideurs que j'ai vu naître et qui me verront mourir. Je parviens à en faire abstraction. Je retrouve, par bribes, quelquefois par masses, les pures émotions du temps où pédalant avec mon cher père sur les routes de France, je goûtais la vie comme une friandise, le vent comme un appel, le matin comme un baiser, le soir comme une bénédiction. La réalité a pourri toutes ces puretés. Je m'efforce d'en sauver

l'essence. Bref, tout en roulant, roulant, je compose ma symphonie de souvenirs. La randonnée du cyclotouriste, qu'est-ce ? Pour les uns, un passe-temps. Pour les autres, une performance. Pour Pierre, une bonne suée. Pour Jacques, du sport pur. Pour Jules, un prétexte à courtiser Nicole. Pour François, un chapelet de bistrots. Pour Auguste, un sacerdoce, etc., etc. Pour moi, c'est un album d'images qui se déroulent toutes seules en faisant naître en nos âmes, par la voie des yeux, la volupté de Voir et la mélancolique ivresse de se Souvenir.

MEETINGS – CONCENTRATIONS – HONNEURS

Quelques lignes du Courrier du Centre m'étaient tombées sous les yeux. On y convoquait les cyclistes de la région à se rendre à Limoges pour une Concentration organisée par la Société des Cyclotouristes Limousins, et qui devait se terminer par un circuit touristique de 100 kilomètres.

Après tout, pourquoi pas; il s'agissait sans doute d'un brevet. Il serait facile à obtenir et me procurerait des relations nouvelles. J'écrivis au président de cette société pour m'annoncer et me présentai le lendemain au lieu désigné, c'est-à-dire devant l'hôtel de ville de Limoges.

Je ne fus pas peu surpris de trouver là plus de cent cinquante individus s'apprêtant à défiler dans cette ville sur leurs vélos, musique en tête; et comme la « musique » était à pied, il fallait pour la suivre rouler à 4 à l'heure dans ces rues qui ne sont que rudes montées et sévères descentes.

Le président était un gros petit homme bavard et frétilant, mais tellement absorbé par sa fiancée, ou plutôt l'absorbant à tel point, qu'il était difficile de lui adresser la parole.

Par contre, le vice-président était un garçon pâle, l'air souffreteux, distingué, avocat et fils d'avoué, qui était sympathique et populaire parmi tous ces jeunes gens fanatiques de vélo et grands randonneurs dominicaux, auxquels se trouvaient mêlés

des cyclotouristes venus de très loin, dont quelques-uns avaient déjà acquis ou ne devaient pas tarder à acquérir une certaine célébrité dans le monde des sociétés de cyclotourisme.

Il y avait Henri Cabrol, auquel son feu sacré, son prosélytisme inné devaient rapidement conférer l'emploi de Secrétaire général de la F.F.F.C., et qui mourut à 32 ans après avoir fondé la Coupe Cabrol et en voie de devenir une sorte de disciple successeur de Velocio et des grands apôtres du cyclotourisme.

Il y avait le ménage Pitard, tandémistes-constructeurs de fines machines de tourisme, et qui faisaient la réclame de leur marque en réalisant des performances presque dignes des grands professionnels du Tour de France.

Il y avait plusieurs « légumes » du conseil d'administration de la Fédération. Il y avait enfin, outre les robustes gaillards des cyclotouristes limousins, des personnalités de sociétés très actives et assez lointaines : de Saint-Etienne, du Mans, de Paris et Seine-et-Oise.

Après le défilé en musique, au cours duquel je pensais à la tête que ferait ma famille si elle me voyait derrière tous ces Dzi-Boum-Boum, ces clairons et ces grosses caisses, les vélos furent exposés en parc fermé, et l'on se mit à table.

On mangea mal, comme il arrive toujours dans ces cas-là; puis, en groupe, on se rendit aux ruines de Chalusset, avant le traditionnel vin d'honneur et les discours. Le lendemain eut lieu le grand circuit annoncé. Il était hérissé de côtes, et j'étais encore monomultiplié. Je trouvai la journée dure par cette chaleur étouffante; mais l'ambiance était sympathique, et décidément ces C.T.L. composaient un milieu où la camaraderie sportive devait fleurir à souhait. En bref, je me réjouissais d'être venu et me sentais disposé à orienter vers Limoges, et sa jeunesse pédaleuse, ma pédalante maturité. En outre, je ne voyais pas d'inconvénient à faire partie de cette société et, par elle, à me trouver au sein de cette Fédération de Cyclotourisme dont les avantages qu'elle procurait à ses membres me paraissaient virtuels, un peu vagues, mais où je flairais une mine de camarades sportifs... et de lecteurs à exploiter avec tact et opportunité.

J'étais d'ailleurs émerveillé que presque tous les dimanches de l'année ces jeunes gens dont les professions ou occupations étaient tellement variées, pussent se réunir en si grand nombre et cycliser ensemble, liés par un aussi pur fanatisme, pour la seule joie d'être réunis et, de s'abreuver l'âme et les yeux aux sources vertes du pays des châtaigniers et des fougères, le granitique et torrentueux Limousin.

Rien n'est plus ingrat que le métier de président ou d'animateur. Laisse-t-on aller ? On vous reproche de vous désintéresser de la Société qui vous a nommé pour la diriger. S'efforce-t-on d'organiser des sorties, de recruter des adhérents ? Les uns vous coulent des mains, les autres promettent et ne viennent pas. Il en est qui vous critiquent ou qu'énervent votre agitation. La plupart ne sont jamais de votre avis et attendent que vous proposiez une chose pour critiquer et proposer le contraire.

On oublie complètement que vous remplissez gratuitement une fonction ingrate. Encore faut-il que votre secrétaire général soit actif, vous comprenne, vous seconde, ne cherche pas à prendre votre place à la première occasion. Et combien faut-il insister pour obtenir le paiement d'une cotisation dérisoire ! Quel tact faut-il avoir avec les retardataires ? Et cela pour 5 francs par an,

le prix d'un apéritif, de deux paquets de tabac de ce temps-là !

Chez les C.T.L., rien de semblable. Le vice-président qui deviendra président quand celui-ci s'étant marié décidera de roucouler en vase clos, est estimé, aimé, écouté. Il s'entend fort bien avec ce grand diable et beau garçon de secrétaire général et avec son trésorier. Il est de toutes les sorties qu'il organise. Il groupe chaque dimanche, sans se donner le moindre mal une quinzaine de cyclistes presque toujours les mêmes et qui sont ses amis.

Jean Delouis est un président modèle. Mais lui aussi se mariera et sera, après un banquet d'adieux, perdu pour ses camarades, car décidément le mariage est pour les sportifs comme une prise de voile ! On dit adieu à ses amis, au monde, au vélo, et l'on retire sous sa tente pour y cuver son bonheur ! Drôle de retraite ! Etrange manie de disparition pour cause d'épousailles !

Limoges, les banquets annuels de fin de saison à Saint-Léonard, les excursions dominicales à Eguzon, à Chalusset, à Bessines, dans la vallée de la Vienne, à Bellac, à Eymoutiers, à La Rochefoucauld; les brevets, les « rencontres » de sociétés périgourdines, brivistes, bordelaises, angoumoises sur un point de parcours, les joyeux déjeuners, les beaux retours, tout cela chante dans ma mémoire agréablement.

Comme ces sorties étaient plus simples, plus vraies, plus normalement réussies que les grandes concentrations annuelles, ou même que les moyennes, annoncées à grand renfort de presse pour que l'on soit aussi nombreux que possible, qu'il arrive des cyclotouristes de tous les points de France et que le résultat soit spectaculaire, uniquement.

Voici comment cela se passait : on arrivait de partout, évidemment, mais personne ne se connaissait, les groupes ne fusionnaient pas et faisaient ce qu'ils voulaient. Il y avait bien une réunion, après le vin d'honneur, où l'on devait étudier telles questions administratives que le directeur du Comité régional organisateur entendait poser et développer devant les représentants des sociétés présentes; mais personne ne se donnait la peine d'y assister, sauf quelques délégués qui écoutaient ou parlaient dans le vide.

Il y avait aussi une grande table servie, et un bon déjeuner eût été un excellent prétexte à se présenter les uns aux autres, à fusionner un peu, à se connaître. Or, les uns faisaient leur cuisine dans les bois, d'autres étaient au bistrot « entre eux » et n'entendaient pas qu'on vienne les déranger. D'autres étaient déjà partis, d'autres point encore arrivés. On se séparait sans s'être rencontrés. En somme on était venu de très loin, pourquoi ? Pour rouler, pour faire nombre, se fichant pas mal des sites de la région que le malheureux organisateur, doublé du maire et de l'adjoint ou de ces messieurs du Syndicat d'Initiative déployaient de louables efforts pour monter en épingle et faire visiter en « tournée touristique rapide et pittoresque ». On était très touché d'un tel zèle, mais on tournait le dos à ces cicérones dont les pseudo-conférences embêtaient à l'avance.

Et oust ! petit ! en selle ! on rentre ! cent kilomètres avant le dîner ! Il va falloir en mettre !

Personne n'avait rien regardé. Le Mans, Valence, Dijon ou Rennes, ou Saint-Baladus, ou Sainte Mijorée... ce n'était jamais que des maisons et des rues. Mais quelle trotte pour y arriver ! Hein ! Trois cents kilomètres en une nuit et une matinée ! Vive notre société de cyclotourisme ! Vivent ses AS !!

En 1936, j'avais, à la demande de la F.F.S.C., dont j'étais alors vice-président, organisé tout près de chez moi, dans le merveilleux site de Beynac, une réunion. Déjeuner et promenade groupée d'une cinquantaine de kilomètres dans une des plus belles régions de France, et pour finir, visite du château de Fayrac, où j'habitais alors. Numériquement, cette réunion fut un succès. Au déjeuner, j'obtins que chacun à son tour se nommât, annonçât le site à laquelle il appartenait, ajoutât au besoin quelques mots, fussent-ils de pure fantaisie, et cela afin que la centaine de « mangeurs » ne fut pas là comme chevaux au râtelier, s'ignorant les uns les autres. Cette innovation eut un certain succès. Je demandai alors que ceux qui comptaient participer à la promenade de l'après-midi se nommassent, et ensuite les cyclotouristes qui comptaient être des nôtres pour la grande excursion du lendemain.

J'obtins péniblement douze adhésions pour le jour même. Quant à l'excursion du lendemain, personne n'était décidé encore à y participer. Les raisons ? L'un avait décidé de « visiter » les Eysies, l'autre Roc-Amadour, un troisième Sarlat, un quatrième était attendu par des amis à Périgueux. Bref tous les noms de villes ou villages qui ne se trouvaient pas sur mon circuit étaient cités, et il semblait s'agir d'un regrettable mais impérieux devoir d'aller aux Eysies plutôt qu'à Domme, à Roc-Amadour plutôt qu'à Castelnau. Ce n'est pas tout : plusieurs « paquets » de cyclotouristes étaient passés à Beynac dès l'aurore. Comme je les félicitais sur leur empressement, ils s'excusèrent : Nous sommes très en avance, mais c'est que nous devons aller à Souillac. « Nous regrettons beaucoup, nous sommes désolés, mais n'est-ce pas... »

Il y avait aussi les campeurs qui ne peuvent jamais manger ou dormir *qu'à côté* de l'endroit désigné, et qu'on perd de vue dès qu'ils ont fait acte de présence.

Il y eut même un groupe de trois cyclistes qui me demanda si l'on ne déjeunerait pas mieux à La Roque, 5 kilomètres plus loin, et qui s'y transporta, et qu'on ne revit plus. Alors pourquoi étaient-ils venus ces trois cyclistes ? Ils m'en donnèrent la raison : « Notre société nous a chargés de la représenter ». Ils la représentaient par cinq minutes de présence trois minutes avant tous les autres. Je leur dis : « Allez au moins visiter le château ». Ils se consultèrent, échangèrent des regards chargés de tristesse : « Non, c'est impossible, ça nous retarderait. Nous sommes attendus et avons encore soixante kilomètres à faire. »

Si, au lieu de choisir un site magnifique, pittoresque, voire célèbre, on fixait pour ces réunions de cyclotouristes le centre de la Beauce ou un champ de pommes de terre, il ne viendrait pas un « touriste » de moins, car je n'en ai jamais vu plus de trois sur vingt regardant quoi que ce soit, écoutant ce qu'on leur dit, s'intéressant à une vieille maison, à un coin pittoresque. Ils payent leur tribut d'adoration en photographiant tout et tant qu'ils peuvent. Après quoi, ils écrivent sous les épreuves le nom du site fixé sur citrate ou bromure « pour ne pas l'oublier ». C'est ce qu'ils appellent avoir « visité » telle ou telle région.

Il y a des exceptions. La grande concentration au Puy-en-Velay (en 1938) comportait une visite de la ville. Nous fûmes trente sur huit cents à l'effectuer sérieusement. On écrouta de force, au banquet, un notable du Puy nous narrer l'histoire de cette prodigieuse cité. On le re-écrouta le lendemain, dans les ruines d'un vieux manoir ruiné qui avait appartenu à Diane de Poitiers. Ce nom leur dit vaguement quelque chose. On fut silencieux et même attentif. D'ailleurs, cette excursion d'un lendemain de meeting fut magnifique, et il n'y avait que les trois quarts des cyclotouristes qui s'étaient sauvés pour en faire une autre (peu importe laquelle).

C'est un succès en pareil cas de constater qu'un quart de l'effectif suit le programme (toujours attrayant) fixé par les organisateurs.

Si le désir de retrouver des camarades, de faire de nouvelles relations, et aussi de me montrer de temps en temps (mon titre de vice-président de la F.F.S.C. m'y obligeant moralement), n'étaient pas intervenus, il est évident que pour ce qui est de « rouler » j'aurais préféré le faire solitairement. Ayant préconisé dans mon « manuel de cyclotourisme » la randonnée sans autre compagnon que son ombre, je n'y reviendrai pas. Je dirai seulement qu'en étant seul, on ne se heurte jamais à la contradiction, qu'on n'est vraiment libre que seul, qu'on calcule et dose mieux les étapes, qu'on voit et sent mieux le pays; et j'ajouterais, me plaçant plus haut, que l'homme qui a une frayeur panique d'être seul et qui s'ennuie avec lui-même est bien handicapé dans la vie.

Si le sauvage est un malade ou un phénomène à fuir, le « sociable éperdu » est un pauvre type dont le dynamisme intellectuel est généralement faible. La compagnie ? Je n'en ai jamais manqué sur les routes. J'ai toujours eu celle des ciels, des couleurs, des parfums, des vieilles maisons, des profondes forêts, des aubes et des crépuscules.

Oui, mais le soir ?

Le soir, j'avais la compagnie des heures de la journée finie, que je revivais avant de m'endormir dans un état de bonne fatigue, en engrenant leur déroulement coloré. Ainsi fis-je le voyage Périgueux à Abbeville, de Bordeaux à Brighton et Cayeux, de Sarlat à

Rouen, par étapes de 150 à 200 kilomètres, couvertes méthodiquement, sans contradicteurs, sans subir le bavardage d'un niais ou la mauvaise humeur d'un grincheux, ayant l'inappréciable bonheur de pouvoir partir dès l'aube, de n'être jamais en retard, d'improviser sans demander l'avis d'un tiers, et finalement d'aller plus vite parce que je ne perdais jamais de temps.

Surtout n'allez pas me prendre pour un ours ! Quel bon souvenir je garde de cette bonne « randonnée des fanas », dont le récit parut dans le Chasseur Français et amusa tant de lecteurs ! Nous étions cinq, mais, je l'ai écrit : des « fanas », des vrais de vrais, dont mon vieux camarade de route De Salages, le fana pur, dont Alban d'Hespel, qui devait me succéder comme vice-président de la Fédération, le super-fana.

« Nous avons fait un beau voyage... »

Le Puy-Mary, cet antique volcan qui m'est devenu familier à force de le franchir, soit par le raidillon en venant de Salers, soit par la nouvelle route qui part de Mandailles. J'avais gravi ses 1.465 m. avec ma Bayard-Clément, 5 chevaux en 1905, ou plutôt c'est elle qui les avait gravis, poussée par moi qui courais à côté. J'y étais revenu en 1932 et j'avais (ô honte) mis pied à terre, vaincu par les 14 % du dernier kilomètre. J'y avais conduit tout un groupe de Limousins. Ô honte ! tous ces ardents avaient eux aussi, sauf un, poussé leurs vélos à dérailleurs et à je ne sais combien de vitesses ! Cette fois, l'ascension par la nouvelle route put se faire aisément sur 3m.15. Et une autre fois, j'y étais passé avec mon fils âgé de 12 ans, qui, tricotant sur son petit vélo de gosse avait, lui aussi, monté la côte jusqu'au bout.

Quarante kilomètres de descente jusqu'à Condat, et le vent dans le dos ! Remontée jusqu'à cet enchanteur Besse-en-Chandesse par le mystérieux et pur lac Pavin.

Le lendemain, la pluie diluvienne, l'orage déchaîné qui nous prend en pleine montagne entre Besse et le Mont-Dore dans l'âpre splendeur volcanique de ce paysage merveilleux. Souvenirs ! Souvenirs !

Auvergne du Lioran, Auvergne du Puy-de-Dôme, lacs tranquilles endormis dans la coupe d'un cratère, le Mont Dore et ses deux gardiens bénévoles : le Sancy et le Capucin. Les châteaux d'un romantisme hal-lucinant : Murols, Tournoël. La montée du

col de Diane, la chaîne des Puys, Saint-Nectaire et sa très vieille église, Clermont et sa cathédrale toute noire, Salers et ses troupeaux couleur d'acajou, Chaudesaigues et ses eaux ardentes, Murat et sa Vierge monumentale, Gergovie et son héros.

Souvenirs ! Chère Auvergne pour qui je donnerais toutes les Pyrénées et une grande partie des Alpes, Massif Central, immense merveille qui dans ma pensée n'est limitée que par la vallée du Cher et par celle du Rhône (et l'on voit que je lui fait la part large), que de belles impressions restent attachées à tes flancs rugueux ! et comme il me tarde de revenir vers toi, sexagénaire, poussant mon vélo utilitaire de la guerre mondiale, la seule monture qui me reste, avec son porte-bagages et ses sacoches de marché noir, et lentement, comme il convient à un fana grisonnant, m'arrêter ici, là, là encore, aux points exacts que je reconnaitrai et dont chacun représenta une étape de bonheur, un moment de liberté éprouvée, et je ne sais quelle mélancolique griserie au contact de ces volcans pacifiés et du verdoyant tumulte de ce sol soulevé comme un sein de géante par des passions cosmiques mystérieuses issues de la nuit des temps.

*
* *

Humblement, je l'avoue : j'ai toujours été très étonné de réussir en quoi que ce soit. Le succès me laisse stupéfait.

Pourquoi ai-je été nommé si vite et à une si forte majorité conseiller puis vice-président de la Fédération, et cela, sans rien faire ? Ne croyez pas que j'aie le courage de fonder une société ni même de prendre part à la direction d'une société existante. Quant à la trésorerie et au secrétariat, ces mots seuls m'inspirent une certaine épouvante.

Or, il n'y a que deux moyens d'arriver : c'est, ou de se donner du mal, ou de se faire connaître. J'ai dit que je ne me donnais aucun mal et ne comprenais pas grand-chose au fonctionnement ni aux dessous « fédéraux ». C'est donc que je m'étais fait connaître sans m'en apercevoir, sans doute par mes articles. Ma réputation de sportif, il eût été ridicule de prétendre la devoir à mes performances, car elles étaient à la portée de tous les quinquagénaires valides. Seule-

ment, voilà, je crois que je savais les monter en épingle. Et puis, disons le mot, la concurrence, en fait de littérature sportive, était peu redoutable.

Ah ! ces récits de randonnée ! quelle pitié ! Les uns sont un insipide journal de route où il n'est question que de la direction du vent et de l'état du sol, avec, par ci par là, d'obligatoires élans d'enthousiasme pour un coucher de soleil ou une cathédrale (ça se voit, une cathédrale, ainsi qu'un château fort. C'est gros. Ça occupe de la place sur le 6/9 pelliculaire). Les autres sont un récit touchant de bonne volonté et de lyrisme ; mais les crises d'admiration sont émaillées d'épithètes naïves et de fautes de français. Je me souviens de ce sommet qui « se culmine » à 4.000 mètres ; de la chaleur du soleil qui vous « répercute » ; et plus que tout : du spectacle « qui vous a laissé pendant » — sans parler de l'église « debout depuis un temps immémorable ».

Je me garde de citer les échappées de pur lyrisme, en vers ! Il n'y a pas un touriste sur mille sachant seulement les règles de la prosodie qui se peuvent apprendre en moins d'une heure. Mais le plus grave est que cette prose lamentable et même parfois cette poésie ridicule trouvent preneurs. « Envoyez-nous des récits de voyages, d'excursions », et, sous-entendu : « Nous ne vous paierons pas, bien sûr, mais nous ne savons comment remplir nos colonnes ». Alors les braves pédaleurs s'en donnent à cœur joie et traduisent les sentiments, les visions, les troubles et les extases dont leurs sens sont le pauvre siège et qui n'intéressent absolument qu'eux seuls.

Certes, il y a des exceptions. Toute une littérature sportive technique existe, des manuels fort bien rédigés, des livres de vulgarisation utiles et habilement réalisés. En dehors de cela, il y a des récits de voyage fort intéressants, et j'en pourrais donner une liste assez longue. Je ne parle ici que de la nullité, des narrateurs bénévoles qui racontent des niaiseries et tiennent une plume sans savoir du tout écrire. Comme ils représentent des abonnés de la feuille ou de la revue à laquelle ils envoient leur prose (des abonnés et même des noyaux d'abonnés), la rédaction les tolère et même les subit, et parfois les encourage à continuer. Mais le public de lecteurs établit quand même assez vite une différence entre ce troupeau d'en-

nuyeurs et les vrais narrateurs, qui savent rendre vivant le moindre récit et « personnaliser » tout ce qu'ils voient.

Il faut croire que ma collaboration à *L'Auto*, au *Chasseur Français*, au *Cycliste*, aux publications du Docteur Ruffier, aux revues nautiques, à *Camping*, à la revue du Touring-Club et à vingt autres quotidiens ou périodiques, retint l'attention. Sans cela, pourquoi m'aurait-on hissé sur le pavois des « hommes fédéraux » alors que je n'ai rien d'un administrateur et que j'ignore tout des règlements et statuts des sociétés de cyclo-tourisme ?

Noblesse oblige. Je me sentais obligé de figurer aux réunions, et ne m'en repentai pas car j'assistais à des batailles, complots, conspirations, menées souterraines entre les réguliers et les dissidents, dont on ne peut pas se faire une idée !

Il faut croire que rien ne peut prospérer dans la paix, que les peuples calmes s'étiolent, que la quiétude tue.

Je ne vis jamais cette brillante F.F.S.C. que déchirée par des luttes intestines. Je pensais qu'elle finirait par en crever. Point du tout. Dirigée par cet habile lutteur et très expert président qu'était ce petit gros homme à lunettes, l'ami Jérôme, lui-même fort bien secondé par Henri Cabrol puis par Robert Préau, la Fédération Française de Sociétés de Cyclotourisme ne faisait que s'accroître, s'étendre, prospérer. Et même après l'Armistice, quand, tout au « National », on lui signifia de disparaître pour fusionner avec la grande et plus ancienne « Union » rivale, et se perdre toutes deux au sein d'une vaste Fédération de Cyclotourisme englobant tout ce qui pédale en France, elle lutta si bien, se démena si fort, résista si fièrement à de mortelles attaques que, tout en ayant régulièrement abdicqué, elle ne fut pas englobée (c'est-à-dire annulée) dans l'énorme sein de sa farouche ennemie, mais qu'elle obtint l'autonomie du cyclotourisme, l'autonomie véritable et vraiment nationale, dans laquelle elle se faufila pour peu à peu y pousser ses anciens dirigeants et conquérir des voix au Chapitre, voix écoutées déjà, bientôt peut-être éloquentes.

Les réunions, meetings, concentrations organisées par les sociétés de cyclotourisme

étaient surtout un prétexte à exhibitions de bicyclettes sensationnelles. A ce point de vue, ces rendez-vous lancés aux quatre coins de la France n'étaient pas inutiles. Les grands progrès réalisés dans la construction des vélos de grand tourisme datent d'une quinzaine d'années. Jusqu'en 1925, rien n'avait guère changé. Le dérailleur et le moyeu à jeux d'engrenages permettant le changements de multiplications (dit : de vitesses) existaient depuis vingt ans mais n'étaient pas encore au point, pas plus que l'éclairage électrique, le pneu souple, le traitement des métaux légers.

On vit naître à cette époque des machines d'une conception toute nouvelle et tendant vers une étonnante légèreté.

L'initial phénomène est qu'en plein essor de l'automobilisme, il se soit trouvé tant et tant d'individus pour opérer un retour au cyclisme. Voilà le grand miracle, car, ceci étant, un renouveau dans la construction des cycles était fatal puisque la clientèle de touristes se trouvait là, avec ses exigences à satisfaire. Elle demandait une très belle présentation de machines fines allégées jusqu'au moindre détail, pourvues de tous les accessoires indispensables; et elle s'intéressait à la chose, commandant ses vélos pièce par pièce, exigeant des développements calculés à cinq centimètres près. Elle était minutieuse et même maniaque, ne regardait pas au prix, tendait vers un peu de snobisme, merveilleuse mine à exploiter par les constructeurs et qui fit naître plus de vingt marques nouvelles, alors, que les anciennes : Peugeot, Terrot, La Française, Alcyon, Dilecta, L'Hirondelle, conservaient la tête du mouvement en construisant elles aussi des machines spéciales de cyclotourisme, cet engin ne pouvant pas figurer dans les catalogues où, jusqu'alors, il ne s'appelait que bicyclette de route, terme vague, cachant la lourdeur et l'utilitarisme vulgaire.

Le cyclotourisme fit aussi renaître le tandem, complètement mort et enterré depuis vingt ans. Il ressuscita, plus encore en Angleterre que chez nous, affiné, léger, séduisant, invitant aux longs voyages et au grand tourisme.

Chez moi aussi, le goût du « dernier cri » se manifeste et je deviens un fervent adepte de la polymultipliée. La première est

une Chemineau de Saint-Etienne, la seconde une Dilecta à 6 vitesses en marche, la troisième une Reyhand légère, avec cadre Reynolds et selle Brooks, encore ne spécifierais-je à la commande que la hauteur du cadre, la forme des pédales, les rapports de pignons et quelques détails secondaires, tandis que mon vaillant et maniaque ami De Solages commandait ses vélos en présentant au constructeur (obscur mais spécialisé) une liste de deux grandes pages où figuraient toutes les pièces de la machine, depuis le frein jusqu'au cale-pied. Quant à mon autre ami Alain d'Hespel, le pur des purs, il y avait chez lui un véritable magasin de pièces détachées et il ne cessait de faire subir à ses six bicyclettes des modifications subtiles et ingénieuses.

Existait-il une si grande différence entre un honnête et simple vélo de série et ces merveilleuses mécaniques ? Je parle bien entendu d'un vélo entretenu, aux bons roulements, dont les roues ne soient pas voilées, le cadre tordu, la chaîne allongée, les pédales faussées et les enveloppes mortes. Eh bien non, je ne le crois pas. Nous avons tous gagné en vitesse, et nos moyennes de route ont passé de 16 à 22 à l'heure, mais c'est bien plus, je crois, à cause de la prodigieuse amélioration de l'état des routes. Je préfère un vélo moyen ou démocratique sur route goudronnée au plus étincelant racer de cyclotourisme sur routes du type 1930. Nous devons encore plus aux ingénieurs du sol qu'aux virtuoses de la construction des cycles. Ceci s'ajoutant à cela, il est certain que le cyclotourisme est devenu un sport et aussi un art passionnant, car c'est un art que de savoir établir le plan de son voyage, doser son effort, répartir le poids des bagages, monter les côtes, vaincre la fatigue, s'alimenter rationnellement, choisir ses camarades, et, une fois revenu chez soi, régler sa machine en vue de nouvelles randonnées.

La guerre ne fit pas litière de tout cela. Il y a encore des réunions de cyclotouristes, des fervents qui roulent pour rouler, qui refusent des pneus sans souplesse, des développements mal établis, des selles trop dures, des vélos ayant trop ou trop peu de chasse, l'arrière trop ou pas assez droit, etc. etc... Evidemment ils sont rares.

Pour ma part, je me contente de ce que je trouve et roule sur n'importe quoi; mais je ne néglige pas l'entretien de ces vélos médiocres et ne les traite pas avec dureté comme si je leur en voulais de leurs tares.

Et puis, je constate avec émerveillement cette extraordinaire et monstrueuse ruée vers la « petite reine » de 1898, tant décriée pendant vingt ans, et à qui tous reviennent, de gré ou de force. Qu'est-ce aujourd'hui qu'un pauvre type « qui n'a pas de vélo » ? Un infirme, un être rivé au sol, à la merci de tout, un malheureux client forcé du wagon surbondé ou du croulant autobus, un paria, un esclave.

La guerre (qui finit par devenir l'état normal de la société humaine) arrête les autos.

La paix les fait pulluler au point qu'elles s'embouteillent et qu'on les prend en horreur. La bicyclette serait-elle, comme la charrue, la brouette, le rateau, la meule, la barque à rames, la voile, le levier, l'outil, de l'ordre des « vérités éternelles » ?

Certes, ces deux mots sont pompeux, mais elle fait tellement partie de notre existence que je ne m'imagine pas une société l'ayant rayée, supprimée, en ayant perdu le souvenir comme celui d'un vêtement démodé ou d'une mécanique caduque annihilée par les progrès de la science et n'intéressant plus que les archéologues à la façon des chars romains ou des lampes de terre cuite qu'on découvre dans les fouilles.

Pour moi, la bicyclette reste attachée à toutes les époques de ma vie, aux bons comme aux mauvais jours, aux temps « avec auto » comme « sans auto ». Elle fut et demeure la compagne de tous les instants, la « copine », pas gênante, qu'on case partout, toujours, n'importe où, et qui est constamment prête à aller se promener avec vous ou ça vous chante...

1891-1943. Cinquante-deux ans ont passé. J'ai toujours un guidon aux mains et des pédales, aux pieds ! Entre les premières leçons de tricycle que me donnait mon père et la courte leçon de bicyclette que je viens de donner à ma petite-fille, un demi-siècle a coulé. Je finis par me demander si rien n'est plus uniforme que l'existence, si vraiment la

vie change tant qu'on le dit ou qu'on le croit.

Oui, je sais, on va plus vite, et quelques-uns vont plus loin, mais y a-t-il beaucoup de différence entre l'existence quotidienne de nos aïeux et la nôtre ? Chacune de nos journées est aux neuf dixièmes occupée par mille riens semblables à ce qu'ils étaient et à ce qu'ils seront. Ne les dédaignons pas. C'est peut-être dans ce ronronnement d'actes inconscients que réside le principe mystérieux de notre défense contre le malheur, ou, si vous préférez, de notre attachement à la vie.

Aimons le cadre coutumier et tranquille de la partie végétative de nos êtres : le lit, la table, celle sur laquelle la soupe fume, celle sur laquelle on écrit. Ne dédaignons pas le fauteuil où l'on rêve. J'ai parlé du lit.

Ne vendons pas celui où nous sommes nés. Vénérons celui où nos parents sont morts. Aimons enfin les outils qui font notre jardin fécond ou luxuriant, et le chariot, et le râteau, et l'arrosoir d'où pleut l'eau fraîche aux soirs brûlants de l'été.

Et si notre bicyclette est assimilable à ces modestes compagnons de notre vie de tous les jours, si elle fait vraiment partie de cette chose si petite et si grande : la maison, aimons-la aussi, ne serait-ce que pour la bonne fatigue qu'elle nous procure, les perspectives qu'elle nous ouvre, les paysages charmants et familiers que sans elle nous ne verrions que fuir à travers une vitre, et que, grâce à elle, à tout instant, nous faisons nôtres.

LEURS FIGURES

LE BICYCLISTE DE 1893

Rien ne l'a préparé, dans la vie, à faire mouvoir une roue avec deux pédales, mais il se pique d'un certain modernisme et tient à rester dans le mouvement.

Il a d'abord consulté son médecin, un docteur à petite cravate noire et à gibus, sérieux, un peu solennel, mais qui soigne la famille depuis vingt ans et auquel on demanderait au besoin combien il faut mettre de grains de sel dans un œuf à la coque. Le docteur a dit : « La bicyclette est un bon exercice à la condition de n'en pas abuser, sans quoi elle donne des varices et peut influencer sur le cœur. Il faut éviter de se tenir penché si l'on ne veut pas devenir bossu. Je recommande d'avoir toujours dans les sacs une petite pharmacie portable en cas de chutes, de coups de soleil, de dépression provoquée par la fatigue. Ceci dit, je ne déconseille pas l'usage du vélocipède, ayant toujours été un partisan de l'exercice au grand air. »

Consulté sur les vêtements à porter pour se livrer au sport du cyclisme, le docteur a

insisté sur le port du gilet de flanelle que l'on ne doit quitter hiver ni été. Il a recommandé les gants et le couvre-nuque, la culotte souple et les souliers de plage. Et il a terminé sur le mode souriant en déclarant que lui même roulait « en » bicyclette quelquefois le matin et ne se trouvait pas mal de cet exercice, mais l'excès en tout était un défaut, et que les promenades de 20 à 30 kilomètres lui paraissaient un maximum pour santés moyennes.

Muni de cet « exeat », le bicycliste 1893 est allé acheter une machine « tout ce qui se fait de mieux », à guidon haut et selle hamac. Il l'a conduite à pied jusqu'au manège Petit, où il a pris des cachets de leçon. Il a acquis assez vite le sens de l'équilibre, mais il a mis plusieurs jours à apprendre à monter et descendre par la pédale, de façon élégante. Sa femme, pour laquelle il a également acheté une machine dernier cri, a étonné ses professeurs par ses dons innés. Elle a tout de suite « attrapé » l'équilibre, et dès qu'elle eut l'autorisation de rouler sur la piste du second étage, elle manifesta de telles qualités de vitesse qu'il fallut lui recommander la prudence.

Monsieur et Madame sont allés faire un tour au Bois, mais ils ont poussé leurs bicyclettes à la main jusqu'à la Porte Maillot. Cette première sortie donna toute satisfaction. Si bien qu'ils décidèrent un jour d'aller déjeuner à Versailles !

La route comporte des côtes tellement dures qu'ils les montèrent à pied pour ne pas se fatiguer le cœur, et à l'arrivée, ils demandèrent une pièce retirée pour pouvoir changer de flanelle. Le retour fut fort agréable. En moins d'une heure, ils regagnèrent leur domicile parisien. Cette promenade les ayant mis en goût, ils projetèrent une grande expédition : se rendre à Saint-Germain et pousser jusqu'à Mantes munis de bonnes cartes, d'imperméables, de gilets de flanelle de rechange (toujours !), de teinture d'iode et d'un paquet de pansements. Et l'on n'en dirait rien au docteur... avant d'être revenu.

Bien entendu, on rentrerait par le train. Ce projet se réalise. Tout marche à souhait, mais après Equevilly, Monsieur, connaît la défaillance, et Madame de lui dire : « Voilà ce que c'est que d'avoir enfreint les prescriptions du docteur. » Elle lui fait prendre trois morceaux de sucre pour le remonter et lui frictionne les mollets à l'alcool camphré. Ça va déjà beaucoup mieux. Après la descente de Flins, Monsieur plaisante et se met même à chanter. Il enlève son canotier et pédale nu-tête à l'indignation de Madame : « Tu vas attraper du mal ! Faire des choses pareilles ! A ton âge ! »

Enfin ils arrivent, crevant de faim. Un somptueux déjeuner les retape complètement. Monsieur ose même proposer de regagner Paris par la route. Mais il y a des limites à tout, même à la folie. Légère obstination de Monsieur. Riposte de Madame : « Si tu fais cela, je ne sors plus jamais avec toi, et quant à ta santé, je ne réponds plus de rien. »

Il se le tient pour dit et s'achemine vers la gare. Dans le wagon, ils ont bien soin de tenir les vitres levées. Le moindre courant d'air pourrait être fatal. C'est le docteur qui l'a dit.

- Tout de même, chérie, on a fait 53 kilomètres !

LEUR FILS

— Mes parents sont très gentils, mais ils datent. »

Toto a acheté une Gladiator de course, c'est-à-dire toute nue. Elle développe 6 m. 80, n'a ni frein ni garde-boue, un guidon tellement cintré que les mains sont à la hauteur du pneu. Il a tout du coureur. « Ça m'est égal de devenir bossu. » Il abat ses cent kilomètres en quatre heures, insulte les cochers de fiacre et les arroseurs, tutoie les coureurs à l'Espérance et se mêle à eux dans les fins de grande course, pour les entraîner. Ses parents le renient, mais comme il répare leurs pneus et règle leurs chaînes, ont tout de même pour lui une certaine considération.

Quand ils parlent de Toto au bon docteur, celui-ci ne répond que par un soupir qui en dit long, et parfois il profère : « Il se tuera. C'est moi qui vous l'affirme... »

— Et il ne porte même pas de gilet de flanelle ! s'écrie sa mère.

Mais les yeux du père expriment cette opinion :

— C'est quand même un fameux lapin, mon fils !

L'HOMME DU GRAND TOURISME

Il a vu passer Charles Terront. Il lui a même parlé. Il lui a dit : « Vous devez être fatigué. Voulez-vous que je vous offre un verre ? »

Très simple, pas fier du tout, le grand Charles a répondu : « Non. »

L'homme du grand tourisme a dit encore : « Alors vous ne vous sentez pas du tout fatigué. »

Et le grand Charles (très simple, pas fier du tout) a encore répondu : « Non. »

Alors l'homme n'a plus rêvé que de l'imiter sans pour cela lutter contre d'autres coureurs, et il est parti tout seul sur sa bicyclette Clément pour faire le tour de France.

Le bougre a mené sa tâche jusqu'au bout. On l'a vu passer dans toutes nos provinces. Quand on lui demandait s'il avait

soif, il répondait (simple, pas fier du tout) : « Non. » Et aussi quand on lui demandait s'il n'était pas fatigué.

De Terront il avait la casquette, les moustaches, le regard absent, le maillot bleu marine, les culottes étroites. Il avait la même machine avec la selle en arrière, les gros pneus, le paquetage. Il s'entraînait à ne jamais dormir. Il abattait ainsi ses 250 kilomètres par jour et semblait pédaler, l'œil vague, trempé de sueur, vers un but qui fuyait devant lui mais ressemblait à la Gloire.

A l'arrivée, il tint à conserver son vélo couvert de poussière et d'huile. Il l'exposa, pour lui seul. Il passait son temps à le regarder. Les jours de pluie, il en comptait les rayons, ou bien il en regonflait les pneus. Il songea à le léguer à l'Union Vélocipédique de France... Mais il mourut, et le glorieux instrument fut vendu 43 francs à un facteur.

UNE DISCUSSION PASSIONNÉE

Le vélodrome de la Seine. Au loin, les coteaux de Suresnes et le Mont Valérien. Un dimanche de soleil, d'éventails en papier et de limonade. La foule grouille sur les gradins en attendant le match qui doit mettre aux prises Morin et Jacquelin.

— C'est, le Breton qui gagnera. Tu vas y voir; au dernier virage, il écartera les bras, comme ça, tiens, pige : comme ça ! et le Jacquelin, il l'enverra dans les pommes.

— Hein ? tu dis ? répète-le voir qu'il l'enverra dans les pommes. Moi, je vas te déclarer une chose : à l'avant-dernier virage, le piou-piou, il place son démarrage. (t'as entendu parler du démarrage du piou-piou, hein ? ou alors c'est que tu as du coton dans les oreilles.) Eh ! bien, j'te dis que Jacquelin il placera son démarrage et gagnera par 50 mètres, et que le Breton, ton frisé, on le verra même plus à la lunette d'approche.

Dernière ligne droite. Morin écarte les coudes, pousse sa pointe finale et gagne de quelques centimètres.

— Je te l'avais t'y pas dit ? En fait d'pommes, c'est pas l'Breton qu'en mange...

— T'es trop pressé, mon pote; attends voir la deuxième manche.

A la deuxième manche, les champions s'empoignent. Jacquelin a placé son démarrage, mais n'a pu parvenir qu'à la hauteur du Breton. Ils sont ensemble à 100 mètres du poteau d'arrivée. Alors un accrochage se produit. Ils tombent tous deux, se blessent. Le match est interrompu.

— Morin a coupé l'piou-piou ! Il s'voyait perdu, alors il a balancé Jacquot, l'bandit ! L'assassin !

— Parle toujours, bandit toi-même ! C'est ton piou-piou qui a imaginé l'truc pour ne pas être battu deux fois ; mais i perdra rien pour attendre. Tu verras ça à la Cipale au Grand Prix de Paris !

Ils crient si fort qu'un agent les sépare. La foule s'écoule tumultueuse. On ne sait toujours pas quel est le meilleur du Breton ou de l'enfant de Paris. Quelqu'un lance : « Le Marmandais les mettra d'accord » (il s'agit de Bourillon). Cette opinion rallie peu de suffrages, mais comme elle peut momentanément calmer les passions, on la tolère et quelques-uns l'adoptent par amour de la paix.

LE CYCLOTOURISTE DE 1920

Il se fait arrêter par les gendarmes qui lui demandent ses papiers parce qu'ils ne comprennent pas bien « ce qu'il fait comme ça à courir les chemins avec son vélo ».

Ses papiers sont en règle. Il se défend, proteste. Est-ce qu'il n'a pas le droit de faire du cyclotourisme ?

— Mais enfin, quelle profession ?

— Je suis propriétaire.

— De quoi ?

— J'ai des propriétés.

— Ça ne nous dit pas pourquoi vous pédalez sur les routes, loin de votre domicile, sans vous servir de votre vélo pour l'exercice de votre profession.

— Et si je circulais en automobile ?

— Alors on comprendrait mieux parce que les propriétaires, ils ont plutôt une voiture qu'un vélo...

Enfin libre, le cyclotouriste continue son chemin et rencontre par hasard des personnes de connaissance :

— Qu'est-ce que vous faites donc avec cette bicyclette ? Votre auto est sans doute en panne ? Mais vous êtes en nage. Vous ne

voulez pas nous faire croire, que c'est pour votre plaisir que... Ah ! quel original !

Le cycliste proteste, invoque la joie de l'effort, le plaisir de découvrir des sites éloignés des grands chemins, la crainte de l'ankylose par abus de l'automobile, l'impression de dilatation thoracique qu'il éprouve. Finalement, s'étant grisé de mots sous le regard indulgent mais ironique de ces messieurs et de leur: « Nous vous envions, vous êtes libre, vous ! vous êtes jeune ! Ah ! si nous pouvions vous imiter », saute en selle et disparaît, point très sûr de les avoir « épatés ».

Aussitôt les langues se délient :

— Mon cher, il a dû recevoir une forte tape. J'ai entendu dire qu'il n'avait plus le sou. L'originalité a bon dos. C'est la purée, quoi ! S'il achète des vélos de mille francs, c'est qu'il espère donner le change, mais personne n'est dupe de cette plaisanterie.

— Tout de même, si c'est vrai qu'il fait deux cents kilomètres par jour...

— Penses-tu ! pourquoi pas mille ?

— Évidemment, j'aimerais mieux les couvrir en quelques heures sur ma 10 CV. à moteur poussé !

— Et moi sur ma 12 La Levrette à culbuteurs !

— Il faut être de son temps.

— L'époque est à la vitesse. La route est aux moteurs.

— Et le vélo est fait pour les porteurs de journeaux.

— Les coureurs...

— Et les acrobates de cirque.

Ils rient.

LE CYCLOTOURISTE 1930

La roue a tourné, si l'on peut dire. La bicyclette est revenue à la mode. Le cyclotouriste 1930 est un individu tatillon et méticuleux qui pèse un cale-pied, un boulon, une tige de selle, qui pèse tout, additionne et se désole du total car il trouve le même poids que pour le vélo précédent, lequel, pourtant, avait un pignon en acier et des manivelles non évidées, tandis que celui-ci...

Aussitôt, il court chez son constructeur et lui fait part de son désarroi. Tous deux s'enferment pour chercher ce qu'on peut bien gratter, rogner, alléger pour gagner ci

20 grammes, là 40 grammes, et l'idée leur vient de pratiquer des trous dans les garde-boue, de supprimer les poignées de guidon, d'enlever le verre du phare, de mettre le levier du dérailleur sous la selle, par exemple. On gagnera ainsi 10 centimètre de câble, au moins 35 grammes. Bref, unissant leurs efforts, ils espèrent être arrivés à 11 kilos 850 pour la machine, en ordre de marche, dont, tout de même, on ne se décide pas à gratter le vernis ou à dénicker les pédales pour gagner encore le poids d'une rustine ou d'une lame de rasoir. Et maintenant, le cyclotouriste a repris confiance. Il va pouvoir partir en voyage sur un vélo digne de lui, un tout-dural absolument « unique », et dont il est le demi-père, l'autre moitié de paternité revenant à l'habile artisan obscur qui a exécuté le chef-d'œuvre.

Avant de partir, le cyclotouriste va faire sa prière au pied de la statue de M. de Vivie, dit Vélocio. Saint Vivie, que maintes revues représentent ceint d'une auréole, a prêché, mais non dans le désert. Il a promulgué des commandements tels que : « Faire de longues étapes, mais en s'arrêtant rarement et peu de temps chaque fois. Boire peu et seulement quand on a soif. Emporter peu de linge mais le laver souvent » et autres excellentes paroles dont notre cyclotouriste s'imprègne et qu'il se remémore et se récite tout en roulant.

Son paquetage est remarquable, tout y est à sa place, prévu, calculé, équilibré. Son vélo de 11 kilos 850 en pèse 35, mais c'est un ultraléger tout de même. Enfin, il a la foi. C'est aussi un calculateur avisé. Il vous établit pour chaque côte, selon le pourcentage et la direction du vent, l'exact rapport de pignons sur lequel il doit se mettre pour gravir la pente avec une méthodique aisance.

Mais voici qu'il entend derrière lui un bruit de ferraille fort agaçant. C'est un maçon qui monte la côte, Dieu sait sur quel épouvantable vélo ! et en portant une pelle, une truelle et un baquet pour gâcher le plâtre.

Or ce maçon, cycliste d'apocalypse, se rapproche et le dépasse ! Il le dépasse sans forfanterie, machinalement, comme s'il ne le voyait pas. Il pédale contrairement aux

principes les plus élémentaires. C'est une honte. Notre homme en rougit et pense : « Va toujours, pédard ! Tu ne tarderas pas à t'arrêter... »

Le maçon ne s'arrête pas. Il est devant. La distance qui le sépare du disciple de Saint Vivie s'accroît. Il arrive au sommet de la côte avec sa pelle, sa truelle, son baquet à gâcher le plâtre, dans un bruit de grincement à donner mal aux dents à toutes les vaches qui le regardent passer.

Alors, outré, notre cyclotouriste s'écrie : « Oh ! c'est trop fort ! » Mais déjà honteux de cette exclamation, qui est un aveu de défaite, il se reprend et pense : « C'est parce qu'il pédale en force. M. de Vivie recommande de pédaler en souplesse. Si je pédalais en force, j'irais aussi vite que cette brute. Mais je m'en garderai bien, par respect pour la mémoire de Vélocio, et pour l'honneur du cyclotourisme. »

LE CYCLISME DU TEMPS DE GUERRE

Un vélo quelconque, ayant coûté 5.000 francs d'occasion, des pneus fatigués, un changement de vitesses superfétatoire; rien

n'est graissé; la selle gémit et la chaîne grince.

Devant, une valise en travers (qu'est-ce qu'il peut y avoir dedans ?). Derrière, un sac de pommes de terre en travers du porte-bagages. Le tout tient avec des ficelles de papier et du fil de fer rougi de rouille. Poids: cinquante kilos environ.

Le cycliste porte généralement, ou des espadrilles laissant sortir un orteil, ou des sabots. L'ensemble avance quand même.

Sur le garde-boue arrière, de vieilles étiquettes de gare sur fond poisseux de colle sèche. Il y a quelquefois une lanterne.

Deux profondes sacoches pendant, sous le sac de pommes de terre. Il sort de l'une un pain de cinq livres, de l'autre une oreille de lapin.

L'ensemble, sur nos routes, dans nos gares, devant les portes, tout le long des trottoirs, est tiré à cinq ou dix millions d'exemplaires.

Je voudrais bien que ce petit bouquin connut la même fortune... mais j'oublie la crise du papier...

**Henri de La Tombelle
Septembre 1943**